Vie au Grand Air

DIRECTEUR-FONDATEUR : PIERRE LAFITTE

Tous droits de reproduction et de traduction reservés pour tous pays, Copyright, Août 1921, by Librairie Hachette, Paris.

15 AOUT 1921. — NUMÉRO 868
DIRECTION : 90, CHAMPS - ÉLYSÉES
PUBLICITÉ : Sté Nlle DE PUBLICITÉ
11, Boulevard DES ITALIENS, PARIS

LE NUMÉRO : QUATRE FRANCS
ÉTRANGER PORT EN PLUS
ABONNEMENTS POUR 12 NUMÉROS
FRANCE, 44 Fr., ETRANGER, 60 Fr.

LES SUCCÈS QUI NOUS CONSOLENT D'UN ECHEC

Notre amour-propre national a été mis à mal en bien des circonstances sportives ces temps derniers. L'échec le plus cuisant fut celui de notre gloire, Georges Carpentier *(en haut)*, que nous considérions comme invincible. Mais il ne faut pas oublier, par contre, que Gabriel Poulain (*au milieu*) est le premier " oiseau humain ", que M^lle^ Suzanne Lenglen (*à gauche*) vient, pour la troisième fois, de remporter le championnat d'Angleterre de tennis, et que l'athlète Bernard (*à droite*) a gagné le championnat d'Angleterre de 120 yards haies, exploit remarquable que n'avait jamais encore réussi un coureur français.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

Automobile

A L'AMÉRIQUE LE GRAND PRIX DE L'A. C. F.

Par Jacques MORTANE

LE GRAND PRIX DE L'AUTOMOBILE-CLUB DE FRANCE NOUS A RÉSERVÉ UNE NOUVELLE DÉCEPTION. IL EST REVENU A L'AMÉRIQUE. IL FAUT RECONNAITRE, CEPENDANT, QUE LA FRANCE S'EST DÉFENDUE REMARQUABLEMENT, S'ATTRIBUANT LES PLACES D'HONNEUR DU PALMARÈS

C'est avec tristesse que j'assume la tâche de vous rendre compte du Grand Prix de l'A. C. F. Vous auriez, sans aucun doute, préféré lire à cette place un article de notre compétant collaborateur, Henri Petit. Hélas ! notre ami est gravement malade et n'a pas pu se rendre au Mans. Je vais donc, comme le mois dernier pour Carpentier, être obligé de tresser des couronnes de deuil pour notre échec de la Sarthe. Car là aussi l'Amérique a gagné.

Ce Grand Prix de l'A. C. F. ne nous a pas été souvent favorable jusqu'ici : en 1906, année de sa création, nous gagnons avec Szisz. Mais, en 1907, c'est l'Italie qui triomphe avec Nazzaro et, en 1908, l'Allemagne, avec Lautenschlager. Déçus, nous ne l'organisons plus. En 1912, cependant, l'Automobile-Club de France comprend la nécessité des courses et cesse de bouder. Bien lui en prend, car, en 1912 et en 1913, la victoire nous sourit, grâce à Boillot. L'année suivante, nouvel échec — et quel échec ! L'Allemagne remporte encore la première place, qui revient à Lautenschlager, le vainqueur de 1908. La guerre se termine et c'est seulement en 1921 que nous sommes dotés de l'importante manifestation.

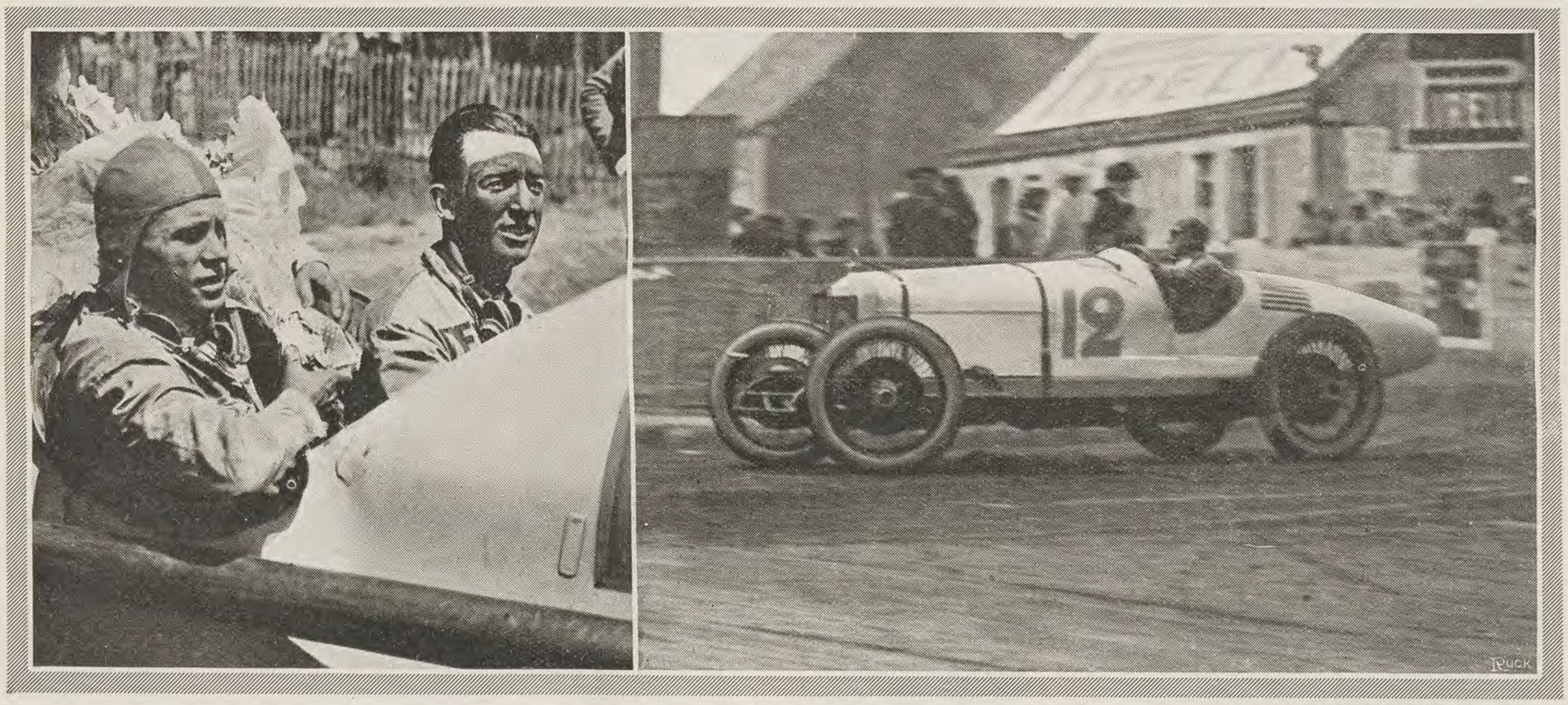
Nos constructeurs sont gens bizarres. Lorsqu'il n'y a pas de courses, ils protestent, affirment que nul ne songe à les encourager, à leur donner le moyen de faire valoir la pureté de leur fabrication; et si on organise des épreuves, ils dédaignent de s'engager, déclarant que la compétition ne les intéresse pas, que leur réputation est faite, etc. Par contre, des fabricants étrangers comprennent tout le parti qu'ils peuvent tirer d'une démonstration publique. Ils n'hésitent pas à entreprendre des frais considérables, s'inscrivent, se préparent méthodiquement... et nous donnent une leçon cuisante.

C'est ainsi que Murphy, sur voiture Duesenberg, a remporté la victoire, le 25 juillet, au Mans. Vous verrez, avant longtemps, que ce succès n'aura pas été perdu pour la marque qui a accepté de se déranger d'Amérique en France, alors que tant d'autres négligeaient de se rendre de Paris à la Sarthe !

Jadis, notre construction était de loin la plus remarquable. Les voitures américaines étaient considérées comme des ferrailles inutiles. La guerre a changé tout cela. Maintenant, outre-Atlantique, on possède des aciers de première qualité, une main-d'œuvre aguerrie et des procédés de fabrication, une méthode que nous pouvons envier.

Le temps est passé où nous pouvions dénigrer les étrangers. Ils nous fournissent des preuves de leur savoir-faire. Ne nous laissons pas décourager, imitons simplement leur opiniâtreté et leur compréhension de la course. Préparons-nous, dès maintenant, pour le Grand Prix de 1922. Unissons nos efforts. Que tous les constructeurs français songent à faire briller nos couleurs et n'entrent pas en lutte les uns avec les autres. Un succès national rejaillit sur toutes les marques. Il prouve que dans tel pays, l'industrie automobile est poussée soigneusement. Tous en profitent. Que nos fabricants soient persuadés de cette vérité et nous n'aurons plus à prendre cet air consterné qui planait, l'autre jour, au milieu de la poussière du Circuit.

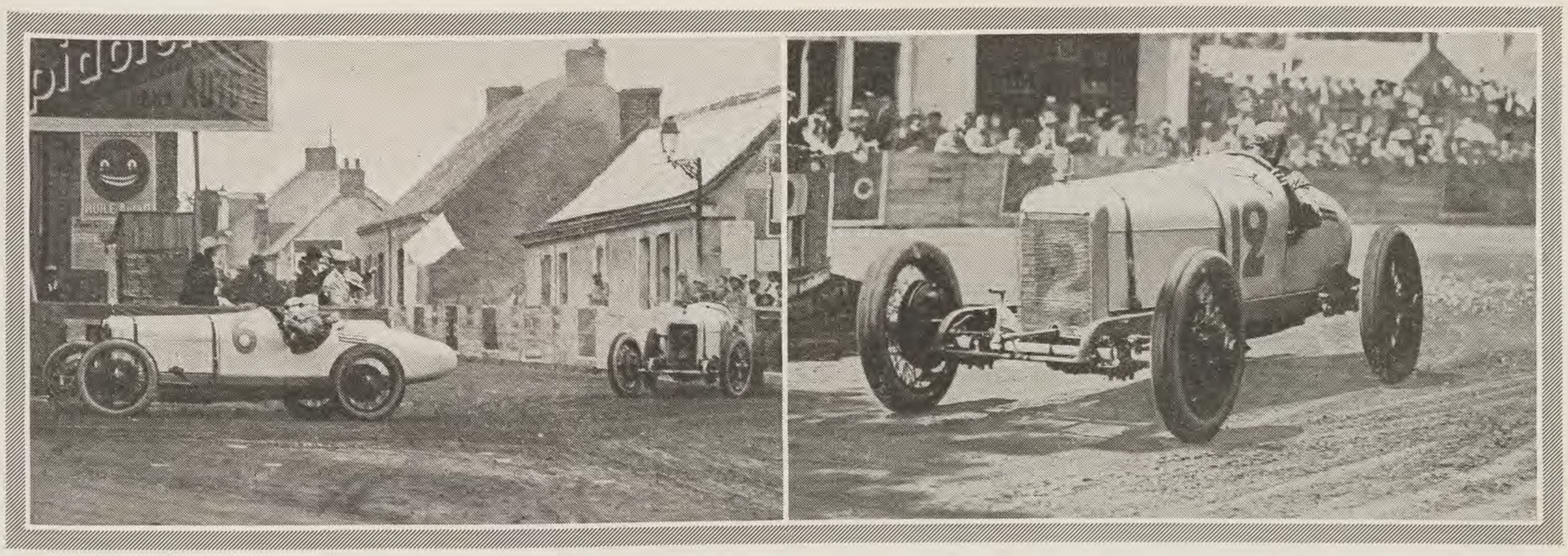
La victoire de Murphy fut inconstestable et nous n'aurions pas le mauvais goût de la diminuer, mais il faut reconnaître que la maison Ballot joua, une fois de plus, d'une malchance qui semble la conséquence d'un vœu. Ceux qui ont assisté au match angoissant livré par Chassagne à Murphy n'ont pu s'empêcher de sentir leur cœur se serrer au moment où, finissant son dix-septième tour, alors qu'il avait 33 secondes d'avance, le Français dut s'arrêter, vaincu par une panne stupide : le réservoir d'essence crevé. On se



(Clichés de nos envoyés spéciaux.)

LE VAINQUEUR A L'ARRIVÉE
James Murphy (à droite) était longuement applaudi à sa descente de voiture. Tout heureux de son triomphe, il se mêlait bientôt à la foule qui l'ovationnait.

POUR LA DERNIÈRE FOIS MURPHY VIRE A PONTLIEUE
Sûr de la victoire, l'Américain Murphy accomplissait le dernier tour à une allure modérée et se ravitaillait même avant de l'entreprendre. Partout ce furent les mêmes applaudissements qui accompagnèrent le futur triomphateur.



GUYOT PRÉCÈDE MURPHY AU VIRAGE DE PONTLIEUE

Le Français Guyot, vainqueur du Grand Prix de la Corse, fit une course merveilleuse. Longtemps il fut deuxième et ce n'est que trois tours avant la fin qu'il fut passé par suite d'incidents.

LE VIRAGE DE MURPHY

Murphy, bien qu'ayant eu une côte cassée dans un accident récent, se montra conducteur hors ligne. Sa prudence et sa connaissance parfaite du parcours lui furent de la plus grande utilité.

rendra compte de l'ardeur de la lutte entre les deux champions par la comparaison de leur temps depuis le début du parcours :

	CHASSAGNE	MURPHY
1er tour. . .	8 m. 19 s.	8 m. 20 s.
2e — . . .	16 m. 18 s.	16 m. 12 s.
3e — . . .	24 m. 13 s.	23 m. 58 s.
4e — . . .	32 m. 14 s.	31 m. 45 s.
5e — . . .	40 m. 14 s.	39 m. 35 s.
6e — . . .	48 m. 14 s.	47 m. 31 s.
7e — . . .	56 m. 16 s.	55 m. 14 s. (1)
8e — . . .	1 h. 04 m. 14 s.	1 h. 03 m. 10 s.
9e — . . .	1 h. 12 m. 12 s.	1 h. 10 m. 56 s.
10e — . . .	1 h. 20 m. 21 s.	1 h. 18 m. 50 s.
11e — . . .	1 h. 28 m. 30 s.	1 h. 26 m. 54 s. (2)
12e — . . .	1 h. 36 m. 16 s.	1 h. 37 m. 27 s.
13e — . . .	1 h. 44 m. 16 s.	1 h. 45 m. 28 s.
14e — . . .	1 h. 52 m. 14 s.	1 h. 53 m. 25 s.
15e — . . .	2 h. 0 m. 24 s.	2 h. 01 m. 26 s.
16e — . . .	2 h. 08 m. 35 s.	2 h. 09 m. 22 s.
17e — . . .	2 h. 16 m. 41 s.	2 h. 17 m. 14 s.

On voit que Chassagne marchait à une allure de chronomètre. Sa régularité était remarquable. Évidemment, il avait pris la tête en profitant d'un ravitaillement de Murphy et celui-ci revenait sur lui, gagnant quelques secondes à chaque tour, mais le Français ménageait sa voiture et ne songeait à réclamer d'elle un effort que lorsqu'il se sentirait en danger. La fuite d'essence nous priva de cette lutte émouvante et élimina un grand champion qui portait tous nos espoirs.

Le classement prouve cependant que la marque française fit preuve d'une qualité rare.

1er Murphy, sur Duesenberg, en 4 h. 7 m. 11 s. pour les 517 km. 860, soit 125 km. 667 à l'heure.
2e Ralph de Palma, sur Ballot, en 4 h. 22 m. 9 s.
3e Goux, sur Ballot, en 4 h. 28 m. 18 s.
4e André Dubonnet, sur Duesenberg, en 4 h. 30 m. 16 s.
5e André Boillot, sur Talbot-Darracq, en 4 h. 35 m. 45 s.
6e Albert Guyot, sur Duesenberg, en 4 h. 43 m. 11 s.
7e Wagner, sur Ballot, en 4 h. 48 m. 1 s.
8e Lee Guiness, sur Talbot, en 5 h. 5 m. 32 s.
9e Seegraves, sur Talbot, en 5 h. 11 m.
Non placé : Thomas, sur Talbot-Darracq.
Abandonnés : Boyer, sur Duesenberg, au 18e tour ; Chassagne, sur Ballot, à la fin du 17e tour ; Mathis, sur Mathis, au 6e tour.

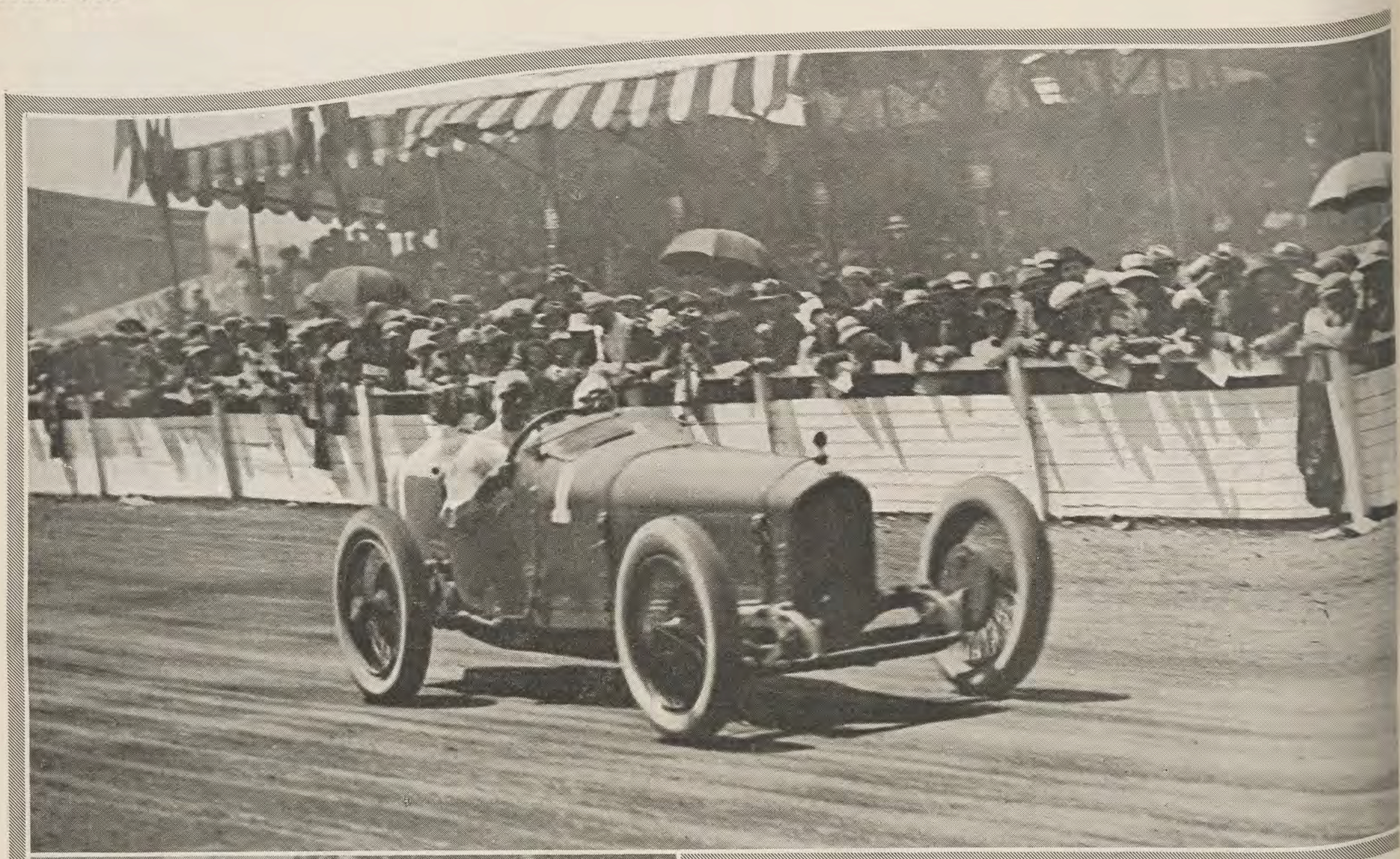
Les deux marques qui se livrèrent un match acharné au cours de l'épreuve eurent donc chacune trois classés sur quatre partants : Duensenberg prit les 1re, 4e et 6e places, Ballot se contentant des 2e, 3e et 7e. Il serait intéressant de les revoir aux prises.

Avant de parler de la course, donnons quelques appréciations

(1) C'est le tour-record du circuit, en 7 m. 43 s.
(2) A ce moment, Murphy se ravitailla.

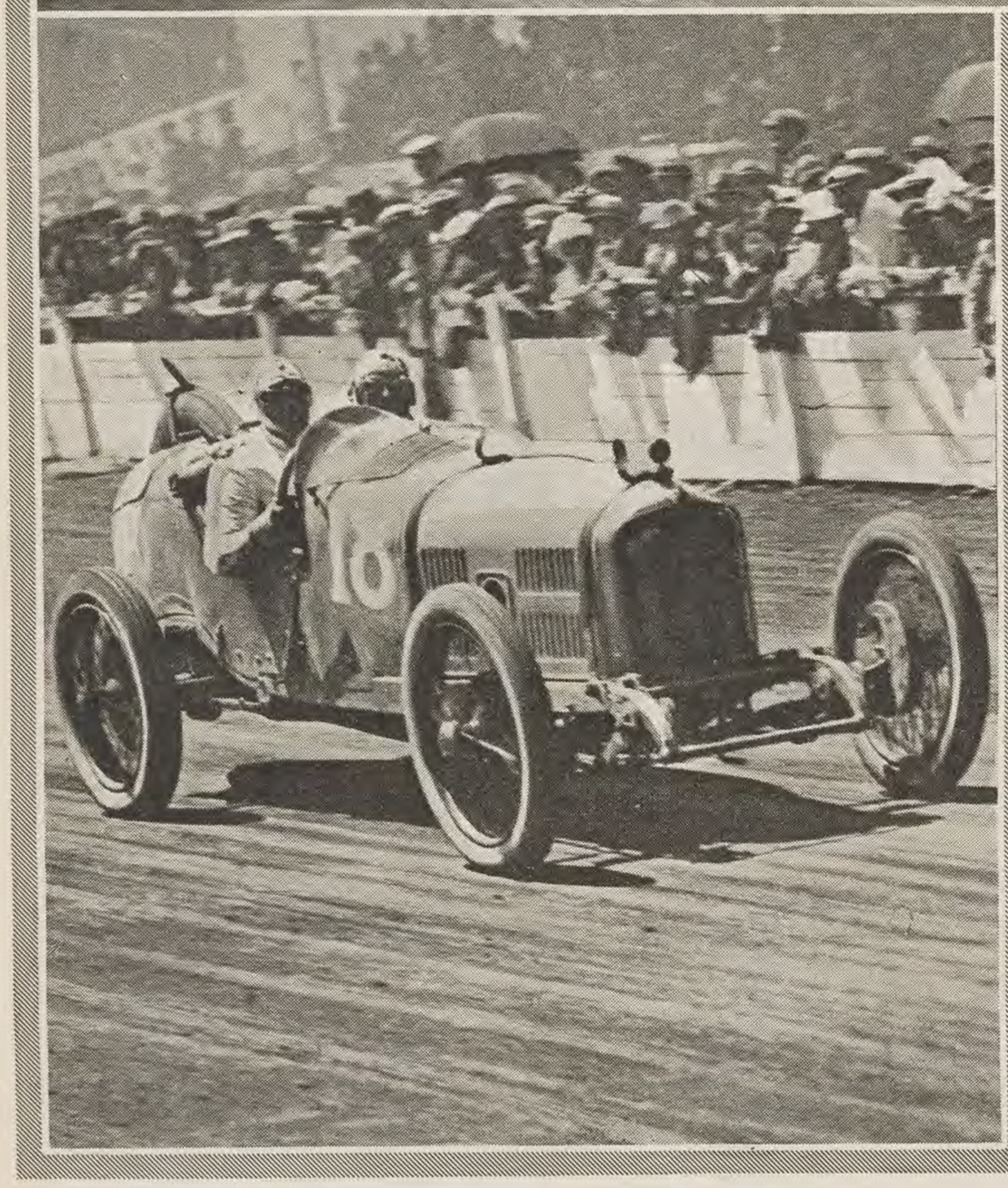
LE DERNIER TOUR DU VAINQUEUR

Murphy avait un tour d'avance au 19e tour du circuit. Il finissait son 29e tour en 3 h. 56 m. 38 s. Dix minutes après, il était à nouveau signalé et triomphait, sans avoir été inquiété, depuis son match avec Chassagne, conducteur de Ballot.



DE PALMA PASSE EN VITESSE DEVANT LE STRIBUNES

L'Américain Ralph de Palma pilotait une voiture Ballot. Il était successivement 3e, 4e, 5e du classement. Il se classait finalement 2e, couvrant le parcours en 4 h. 12 minutes 08 secondes 1/5.



GOUX EN VITESSE

Goux, sur voiture Ballot, 2 litres, 4 cylindres-69/130, 3e du classement, malgré sa petite cylindrée et couvrant les 517 kilomètres 860 du parcours en 4 h. 28 m. 38 s., soit à 115 kil. 665 de moyenne.

sur les pilotes : James Murphy, peu connu en France, a fait preuve d'une incomparable maîtrise, dosant son effort comme il convenait, s'attribuant l'avance dont il avait besoin et terminant à une allure plus patriarcale, si j'ose dire en parlant d'une voiture qui dépassait le 120 à l'heure. Il ne commit pas la moindre imprudence et n'hésita pas, au début du 30e et dernier tour, à faire un arrêt de quelques instants pour se ravitailler, dans la crainte de connaître une panne quelconque dans les 17 derniers kilomètres.

Ralph de Palma sembla plus nerveux. Après un début qui faisait de lui le grand favori, réussissant, avec Boyer, le premier tour le plus rapide, il rétrograda et dut se contenter des accessits pendant longtemps. Un ravitaillement faillit même le faire reculer loin dans le classement. Sa grande réputation l'obligea peut-être à agir avec une imprudence qu'ignora Murphy, dont nous ne connaissions pas la valeur.

Goux fut toujours l'impeccable pilote de race. Son exploit fut extraordinaire. Avec une voiture de deux litres et quoique se ressentant de sa récente chute, il a réussi à prendre la troisième place dans un temps remarquable et que les spécialistes jugeaient impossible avant l'exploit. Parti pour une démonstration presque de tourisme, Goux a menacé les vainqueurs et battu des rivaux qui semblaient devoir jouer avec lui.

Pour ses débuts de professionnel, André Dubonnet s'est révélé d'incroyable façon. Connaissant à peine sa voiture, ému, malgré tout, par l'entourage de champions qu'il avait à combattre, il s'est classé 4e, après une course en tous points splendide. Quel regret que ses qualités aient été mises au service de la marque étrangère. Il est vrai que Ralph de Palma représentait nos couleurs. Il y a compensation.

André Boillot fut le grand infortuné de la course. Avec une voiture pas encore au point et des pneumatiques qui crevaient avec une fréquence abusive, il réussit cependant à se classer 5e. Il fut admirable dans ses changements de roues. Le public, pour un peu, aurait aimer le voir crever

DE PALMA SE RAVITAILLE

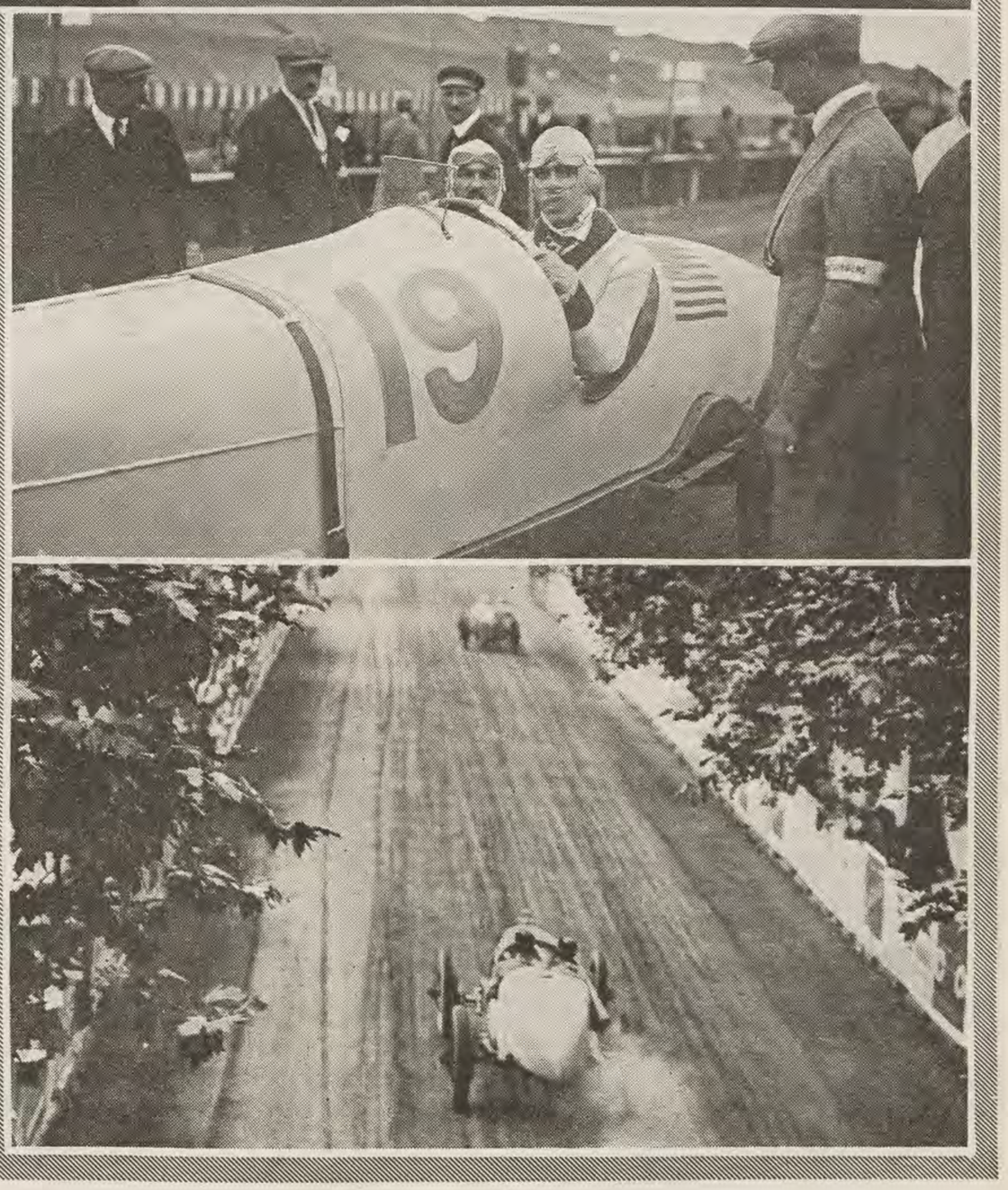
C'est le frère de De Palma qui était le mécanicien du grand conducteur, il fut d'une aide précieuse pour le conducteur de Ballot. — *A droite :* L'amateur Dubonnet qui fit une belle course.

plus souvent ; songez-donc, au 10e tour, 17 secondes lui suffirent pour remplacer une roue et, quelques tours plus tard, en une minute, il remit ses deux roues arrière. Aussi quelles acclamations !

Guyot n'eut pas de chance lui non plus, il fournit cependant la course qu'on était en droit d'attendre de sa valeur. L'autre vétéran Wagner eut des difficultés dès le départ et ne se découragea pas. Guiness et Seegrave furent réguliers. Thomas connut de nombreuses pannes. Quant à Boyer, il fit une course magnifique jusqu'au moment où il dut abandonner, alors qu'on voyait en lui un gagnant possible. La démonstration de Mathis, qui tint à partir malgré tout, dura cinq tours.

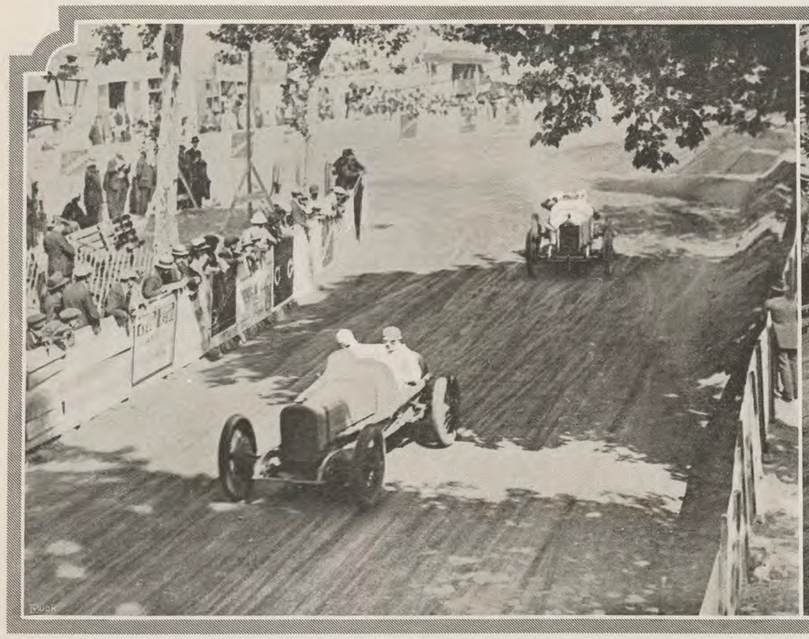
CE QUE FUT LA COURSE De bout en bout, la course fut angoissante. Elle ne fut qu'un long match entre les marques Ballot et Duesenberg, les Talbot-Darracq étant aux prises, l'une, celle de Boillot, avec les pneumatiques, l'autre, celle de Thomas, avec des arrêts trop fréquents, empêchèrent l'excellent conducteur de terminer dans les délais, quoique n'ayant plus que quelques kilomètres à franchir. Quant aux Talbot de Seegrave et de Lee Guiness, elles firent preuve de régularité, mais se contentèrent de suivre à distance respectueuse. La Mathis, arrivée au dernier moment, avait besoin d'une sérieuse mise au point et dut s'arrêter après 86 kilomètres 310 couverts en 1 heure 01 minute 40 secondes.

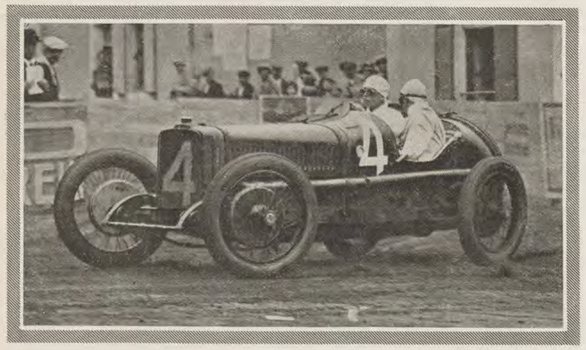
Restaient donc pour passionner les spectateurs : Ralph de Palma, Chassagne, Wagner et Goux d'une part ; Guyot, Murphy, Boyer, Dubonnet, d'autre part. Nous allons voir comment ces huit conducteurs, les quatre premiers sur Ballot, les quatre autres sur Duesenberg, se comportèrent pendant le parcours en ne les étudiant que tous les cinq tours. Nous commencerons cependant en indiquant leur vitesse au tour initial :



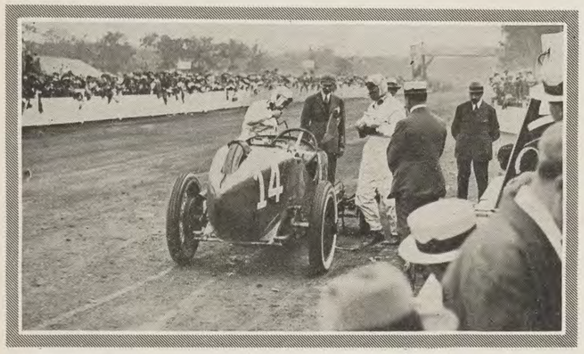
GOUX A LA POURSUITE DE BOYER

Goux, sur sa 2 litres Ballot, fournit une performance extraordinaire. Il finissait 3e, battant de nombreuses voitures d'une force supérieure. Joë Boyer, qui fut premier pendant quelques tours, dut abandonner.





LEE GUINESS AU VIRAGE DE PONTLIEUE



WAGNER SE RAVITAILLE

GOUX ET SEEGRAVE

Le conducteur anglais Seegrave finissait la course belle performance d'ensemble, surtout si l'on songe

BOILLOT SUIVIT DE GUYOT A PONTHIEU

André Boillot, frère du glorieux vainqueur des circuits d'avant-guerre, fit une belle course ; il dut malheureusement s'arrêter de nombreuses fois pour changer de pneumatiques et perdit 16 m.

1er Tour (17 kil.262).

1ers Ralph de Palma 8 m. 15 (France), J. Boyer 8m. 15 (Amérique) ; 3e Chassagne 8 m. 19 (F.) ; 4e Murphy 8 m. 20 (A.) ; 5e Wagner 8 m. 37 (F.) ; 6e Dubonnet 8 m. 56 (A.) ; 7e Guyot 8m. 59 (A.) ; 8e Goux 9 m. (F.).

5 Tours (86 kil. 310).

1er Murphy, 39 m. 35 (A.) ; 2e Boyer, 40 m. 05 (A.) ; 3e Chassagne, 40 m. 14 (F.) ; 4e Ralph de Palma, 41 m. 06 (F.) ; 5e Guyot, 41 m. 25 (F.) ; 6e Dubonnet, 42 m. 38 (A.) ; 7e Goux, 43 m. 24 (F.) ; 8e Wagner, 1h. 04 m. 26 (F.).

10 Tours (172 kil.620).

1er Murphy, 1 h. 18 m. 50 s. (A.) ; 2e Chassagne, 1 h. 20 m. 21 s. (F.) ; 3e Boyer, 1h. 20 m. 43 s. (A.) ; 4e Guyot, 1h. 21 m. 47 s. (A.) ; 5e Ralph de Palma, 1h. 22 m. 04 s. (F.) ; 6e Dubonnet, 1 h. 24 m. 39 s. (A.) ; 7e Goux, 1 h. 29 m. 08 s. (F.) ; 8e Wagner, 1 h. 46 m. 47 s. (F.).

15 Tours (258 kil. 930).

1er Chassagne, 2 h. 0 m. 24 s. (F.) ; 2e Boyer, 2 h. 0 m. 56 s. (A.) ; 3e Murphy, 2 h. 01 m. 26 s. (A.) ; 4e Guyot, 2 h. 01 m. 58 s. (A.) ; 5e Ralph de Palma, 2 h. 08 m. 02 s. (F.) ; 6e Dubonnet, 2 h. 10 m. 39 s. (A.) ; 7e Goux, 2 h. 11 m. 13 s. (F.) ; 8e Wagner, 2 h. 31 m. 14 s. (F.).

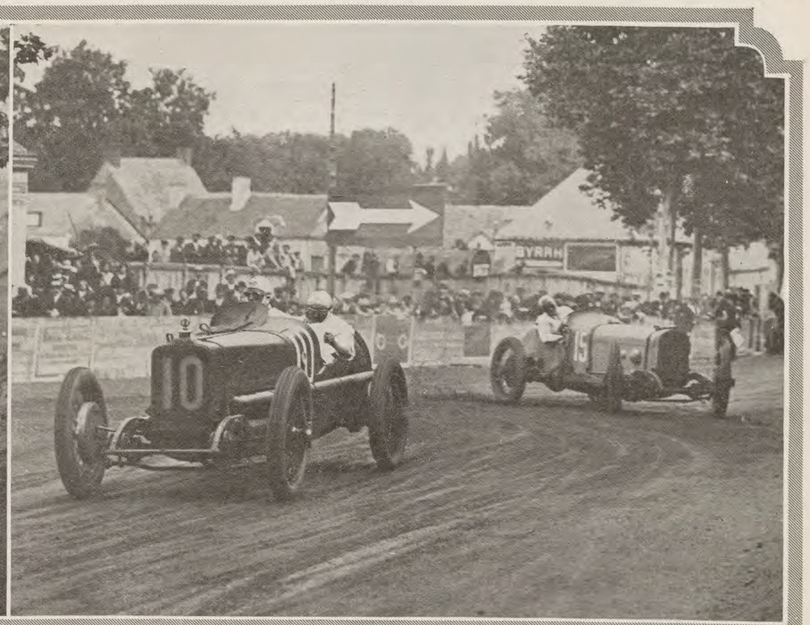
20 Tours (345 kil. 240).

1er Murphy, 2 h. 40 m. 59 s. (A.) ; 2e Guyot, 2 h. 42 m. 20 s. (A.) ; 3e Ralph de Palma, 2 h. 54 m. 20 s. (F.) ; 4e Goux, 2 h. 55 m. 38 s. (F.) ; 5e Dubonnet, 2 h. 55 m. 08 s. (A.) ; 6e Wagner, 3 h. 13 m. 58 s. (F.).

Chassagne (F.) avait abandonné au 17e tour ; Boyer (A.) avait abandonné au 18e.

25 Tours (431 kil. 550).

1er Murphy, 3 h. 21 m. 48 s. (A.) ; 2e Guyot, 3 h. 33 m. 59 s. (A.) ; 3e Ralph de Palma, 3 h. 33 m. 55 s. (F.) ; 4e Dubonnet, 3 h. 38 m. 54 s. (A.) ; 5e Goux, 3 h. 44 m. 44 s. (F.) ; 6e Wagner, 4 h. 04 m. 45 s. (F.);



TOURNENT A PONTLIEUE

en 5 h. 8 m. 08 s. Les Anglais fournirent une à leur manque de préparation et de mise au point.

SEEGRAVE PASSE A PONTLIEUE SUIVI DE BOILLOT

Boillot finissait la course en 4 h. 35 m. 47 s. et se classait cinquième derrière Murphy, de Palma, Goux et Dubonnet. La course de ce dernier, qui est amateur, fut splendide.

30 Tours (517 kil. 360).

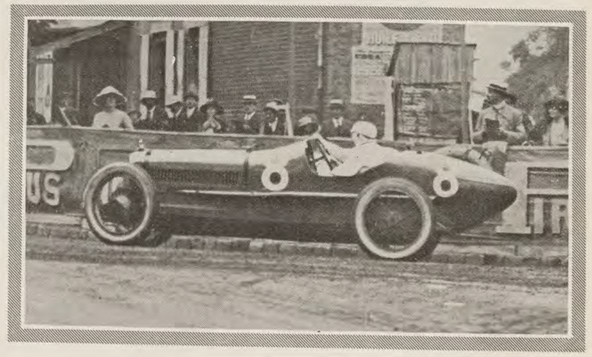
1er Murphy, 4 h. 07 m. 10 s. 2/5 (A.) ; 2e Ralph de Palma, 4 h. 22 m. 10 s. 3/5 (F.) ; 3e Goux, 4 h. 28 m. 38 s. 1/5 (F.) ; 4e Dubonnet, 4 h. 30 m. 19 s. 1/5 (A.) ; 5e *Boillot*, sur Talbot-Darracq, 4 h. 35 m. 47 s. 2/5 (F.) ; 6e Guyot, 4 h. 43 m. 13 s. (A.) ; 7e Wagner, 4 h. 48 m. 1 s. 4/5 (F.) ; 8e *Lee Guiness*, 5 h. 6 m. 43 s. 4/5 (Anglais) ; 9e *Seagrave*, 5 h. 8 m. 6 s. (Anglais).

On voit que, seul, André Boillot réussit à s'intercaler entre les compétiteurs du match Duesenberg-Ballot.

Considérons le premier tour et chacune des fractions de cinq tours comme autant de manches d'un match France-Amérique :

1er tour.	—	France,	17	points.
		Amérique,	18	points.
5e	—	— Amérique,	14	points.
	—	— France,	22	points.
10e	—	— Amérique,	14	points.
	—	— France,	22	points.
15e	—	— Amérique,	15	points.
	—	— France,	21	points.
20e	—	— Amérique,	8	points.
	—	— France,	13	points.
25e	—	— Amérique,	7	points.
	—	— France,	14	points.
30e	—	— Amérique,	11	points.
	—	— France,	12	points.

La France n'eut donc la tête qu'au premier tour. Tel est le fait brutal, navrant, mais on peut ajouter que les voitures Ballot se défendirent avec une rare vaillance et obtinrent un magnifique résultat. Nous pouvions espérer mieux, mais nous n'avons pas connu l'écrasement de 1908 et de 1914. Puisque, hélas ! nous sommes obligés de nous consoler, reconnaissons que le fait de prendre les 2e et 3e places dans une compétition où les Duesenberg se sont



CHASSAGNE AU VIRAGE DE PONTLIEUE

CHASSAGNE RENTRE AU PESAGE APRÈS SON ACCIDENT

THOMAS EN PANNE A PONTLIEUE

Dès les premiers tours, Thomas se trouvait en difficulté. Il s'arrêtait de nombreuses fois pour réparer son moteur, il persévérait néanmoins, mais ne parvenait pas à finir dans les délais, le contrôle d'arrivée fermant alors qu'il lui restait trois tours à faire.

montrées aussi redoutables est une circonstance atténuante fort agréable.

Et nous ne saurions trop insister sur le succès remarquable obtenu par Goux. La voiture était une Ballot, 2 litres, 4 cylindres 69×130, opposée à des 3 litres, 8 cylindres. On attendait d'elle une performance honorable, on était prêt à lui décerner un brevet de régularité, sans plus. Or, elle fut dangereuse pour les vainqueurs et s'attribua la première place loin devant des véhicules beaucoup plus puissants. Ses derniers tours — fait incroyable — furent couverts à une allure supérieure à ceux du début, certains dépassant 130 kilomètres à l'heure. D'ailleurs, voyez les progrès obtenus : 8e au premier tour, 7e aux 5, 10, 15 tours, 4e aux 20 tours, 5e aux 25 tours et 3e aux 30 tours. N'est-ce pas là une prouesse satisfaisante ? Ajoutons qu'entre les voitures Ballot et Duesenberg, il y avait un écart de poids de 150 kilos qui constituait un sévère handicap au détriment de notre constructeur. Faisons enfin remarquer que la 2 litres de Goux ne consomma que 14 litres 2 aux 100 kilomètres, ce qui est fantastique à des vitesses semblables.

Certes, le Grand Prix nous laisse d'amers regrets. Il faut que nous réagissions pour triompher l'an prochain et nous osons espérer que nos autres fabricants ne laisseront pas à M. Ballot la lourde mais glorieuse mission de représenter à lui seul notre industrie. Pour 1921, admirons sans réserve la vaillance et la ténacité de notre grand industriel et souhaitons que la malchance qui le poursuit sous forme d'incidents stupides finisse par l'abandonner. Nous aurons alors de beaux lauriers à ajouter aux succès d'antan, de l'époque où nos fabricants comprenaient leur intérêt et celui de la France.

Jacques MORTANE.

P.-S. — Le grand prix de l'A. C. F. a été une nouvelle occasion pour l'allumage Delco d'affirmer son excellence.

En effet, les appareils Delco contribuèrent grandement, à notre avis, à la victoire de Murphy, grâce à la régularité merveilleuse avec laquelle ils assurèrent l'allumage de son moteur Duesenberg, tournant à la vitesse fantastique de 4.000 tours par minute.

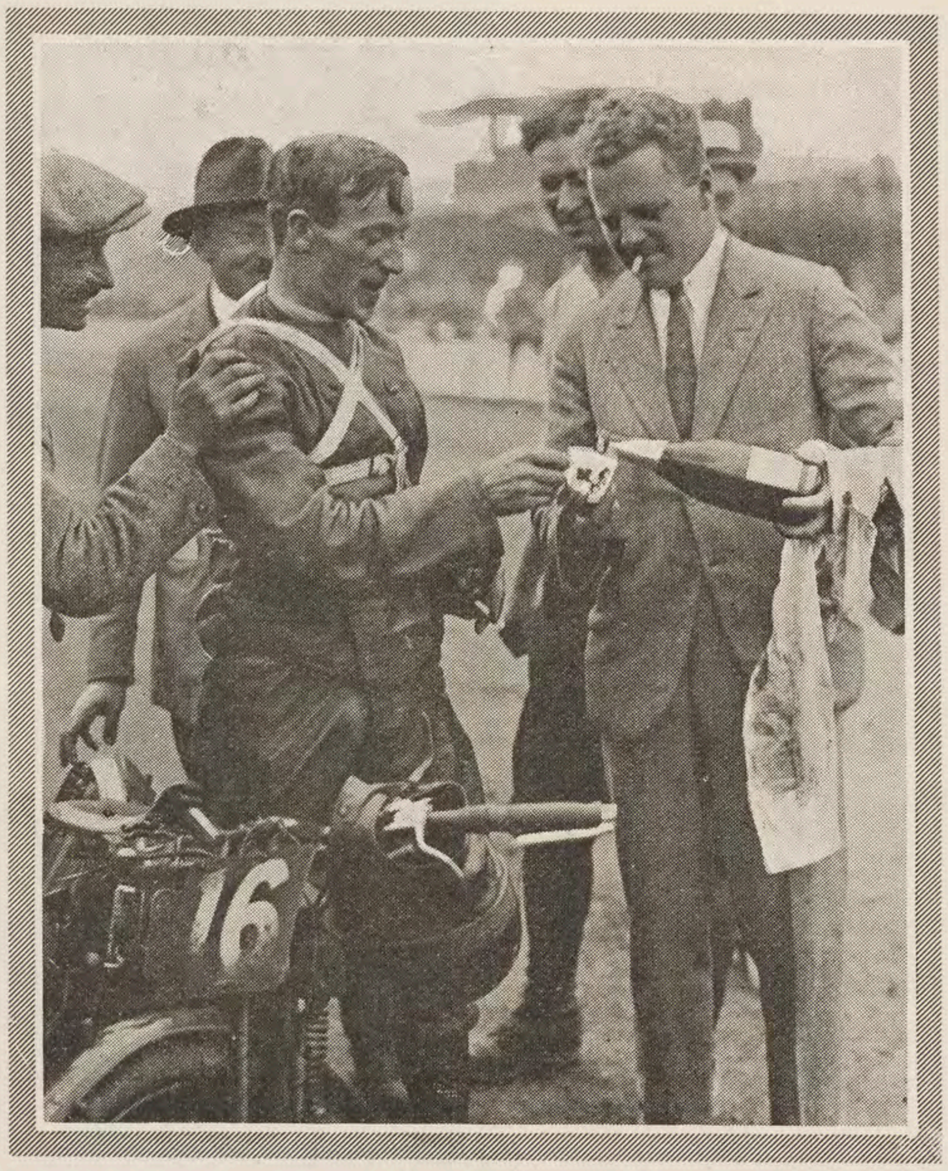
Le système Delco est un système bien remarquable, puisque cette année il s'est adjugé la première place dans toutes les grandes compétitions sportives : premier à Indianapolis, premier au circuit de la Corse, premier au meeting de Boulogne, premier enfin, au grand prix de l'A C. F.

Au grand prix de l'A. C. F. 6 voitures sur 9 classées, dont le vainqueur, étaient équipées par Delco.

Et ce qu'il faut bien retenir, c'est que les brillantes qualités de l'allumage Delco ne se manifestent pas seulement aux très grandes vitesses, car c'est aussi avec cet allumage qu'ont été obtenus les plus bas ralentis observés jusqu'à ce jour.

Les grands constructeurs ont parfaitement saisi tous les avantages de ce nouveau système, et très nombreux seront les châssis que nous verrons au prochain salon équipés par les Etablissements Continsouza, spécialistes bien connus de la mécanique de précision et constructeurs des appareils Delco.

Notons enfin la belle tenue des magnétos Sunvilla qui équipaient les Ballot du Grand Prix.



BENETT, VAINQUEUR DES 500 CMC, APRES SA VICTOIRE

Les deux premiers de la catégorie des 500 centimètres cubes faisaient une course d'équipe. Sur la fin, Benett prenait l'avantage et terminait les 18 tours sans être inquiété.

LE GRAND PRIX DES MOTOCYCLETTES

Benett sur Sunbeam pour la catégorie 500 centimètres cubes, Meunier sur Alcyon pour la catégorie 350 centimètres cubes et Vernisse sur Yvel's pour la catégorie 250 centimètres cubes, tels sont les résultats brutaux du Grand Prix des Motocyclettes organisé par l'U. M. F., sur le circuit de la Sarthe.

Il faut reconnaître que les résultats obtenus cette année ont dépassé largement les prévisions des plus optimistes. De toute part, en effet, et parmi les équipes engagées elles-mêmes, on espérait tenir le 90 de moyenne, or, Benett, sur Sunbeam, a couvert les 310 km. 716 du parcours en 3 h. 13 m. 24 s. 3/5. Ce qui représente une moyenne de 96 km. 395 à l'heure.

En catégorie 350 centimètres cubes, Meunier, sur Alcyon, couvre le parcours à 79 km. 332 à l'heure et Vernisse, sur Yvel's, emporte la première place à 69 km. 356 à l'heure. Ces trois chiffres sont également remarquables et sont exactement dans le rapport théorique que permettait de prévoir la différence des cylindrées, ce qui, à coup sûr, est la meilleure preuve de la régularité de l'épreuve.

Le départ par lui-même a donné à quelques conducteurs l'occasion de montrer leurs réelles qualités de pilote. Au démarrage, par exemple, Naas sur A. B. C., Dard sur Thomann et enfin Denley sur Vélocette. Pour chacun d'eux, les temps chronométrés sur 200 mètres départ arrêté ont donné pour Naas, 10 s. 26/100, pour Dard, 15 s. 4/100, pour Denley, 16 s. 21/100. Dès les premières phases de la lutte le résultat final nous est

MEUNIER, VAINQUEUR DES 350 CMC

La catégorie des 350 centimètres voyait la victoire de Meunier sur Alcyon, qui couvrait les 310 km. en 3 h. 55 m., soit à une allure moyenne de 79 km. 130 à l'heure. Il établissait une vitesse moyenne plus élevée que le champion de France de la catégorie supérieure.

VERNISSE, VAINQUEUR DES 350 CMC

Vernisse triomphait dans la catégorie des petites motos. Il couvrait les 15 tours du circuit, soit 250 km. 930, en 3 h. 44 m. 49 s. La moyenne du vainqueur était donc de 69 km. 350 à l'heure. Derrière Vernisse venaient Clech et Joly qui, en tête un tour avant la fin, devait s'arrêter.

apparu nettement; en 500 centimètres cubes on discernait une lutte sévère entre Sunbeam et Triumph ; en 350 centimètres cubes un match Alcyon-Douglas et en 250 centimètres cubes, Verus-Alcyon-Yvel's luttèrent pour la première place. Le grand triomphateur de la journée est évidemment Sunbeam dont les deux seules machines engagées terminèrent première et seconde ; cependant comme le fait très justement ressortir un de nos confrères, ce Grand Prix des Motocyclettes est encore une victoire anglaise ! Les Anglais ont magnifiquement gagné une épreuve mais cela ne diminue en rien les très belles performances d'Alcyon et d'Yvel's.

Le meilleur tour de la journée fût le 16e tour qu'effectua Benett à la formidable moyenne de 100 km. 600 à l'heure.

La Sunbeam victorieuse comportait un moteur à quatre temps à cylindre vertical de 85 × 88 ; trois vitesses, transmission par chaîne, carburateur Amac, avance à l'allumage variable, fourche élastique Druide, graissage par pompe à pied, poids 101 kilogrammes, pneus de 650 × 60, soupapes en chapelle latérale.

En 350 centimètres cubes, l'Alcyon avait un moteur à quatre temps deux cylindres en V de 50 × 75, changement de vitesse Enfield, transmission par chaîne, carburateur Claudel, avance variable, fourche oscillante, poids 70 kilogrammes, pneus de 650 × 50, soupapes à culbuteurs.

En 250 centimètres cubes, l'Yvel's gagnante était équipée d'un moteur à quatre temps, un cylindre vertical de 64 × 72, changement de vitesse Enfield, transmission par chaîne, carburateur B. B., magnéto Bosch, fourche élastique Druide, graissage semi-automatique, poids 72 kilogrammes, pneus de 650 × 55, soupapes latérales.

Il ne faudrait pas croire par suite de la victoire que vient de remporter le monocylindrique que les machines munies de moteurs policylindriques soient définitivement condamnées, au contraire, nous persistons à croire, et ce pour des raisons que nous aurons l'occasion de développer plus tard que les amateurs de tourisme en motocyclettes ont toujours avantage à choisir une machine équipée d'un moteur d'au moins deux cylindres. De même, quelque soit, nous le répétons, la performance de la Sunbeam, nous sommes persuadés que la catégorie 500 centimètres cubes est excessive. En effet, comme le fait très judicieusement remarquer notre confrère de l'*Auto*, cette machine a battu le record du tour en 10 m. 20 s. 2/5, il est donc à peu près certain qu'elle doit faire en palier 125 à 130 à l'heure, soit environ 36 mètres-secondes, étant donné son poids en ordre de marche (200 kilogrammes), elle oppose une résistance au roulement de 4 kilogrammes environ et à l'allure considérée une résistance à la pénétration de 28 kilogrammes, soit au total 32 kilogrammes pour la résistance à l'avancement. Le produit de cette force par la vitesse au mètre-seconde donne 1.152 kilogrammes-mètre-seconde, soit un peu plus de 15 chevaux utile à la jante des roues motrices. Le moteur Sunbeam donne donc au moins 18 chevaux ! De même que notre savant

DE LA HAY POURSUIT BENETT

Les deux pilotes anglais accomplirent de nombreux tours ensemble. Au début de LaHay s'assurait un léger avantage, puis Benett prit la tête et couvrait le 16e tour à 100 km. 600 à l'heure.

Mentionnons également la victoire d'A. B. C. qui remporte le Championnat de France de vitesse qui se disputait en même temps que le Grand Prix. Cette victoire aurait dû être plus complète encore si les motos A. B. C. n'avaient eu trop d'ennuis avec leurs pneumatiques d'une part, et victimes d'autre part d'un incident vraiment fâcheux et peu banal ! Le chlorure répandu sur la route et destiné à éviter la poussière n'était pas entièrement fondu lors du départ des coureurs ; deux motos A. B. C. ont eu du chlorure projeté aux fils de bougie, résultat : court-circuit, etc.

En résumé, sans vouloir nier la très nette victoire de Sunbeam, nous ne pouvons que reconnaître également et apprécier à leur juste valeur les jolies démonstrations auxquelles Alcyon, Yvel's et A. B. C. nous ont permis d'assister.

Pierre LEFEBVRE.

LA SEMAINE DE BRESCIA

Du fait des forfaits déclarés au Grand Prix du Mans et qui ont retiré à cette épreuve une partie de son intéret, du fait aussi des engagements qu'a réunis déjà l'Automobile Club de Milan, le meeting italien, qui va se dérouler du 4 au 11 septembre, devient le grand événement sportif automobile de l'année 1921.

Américains. Anglais, Français, Italiens et Allemands vont s'y trouver en présence, tout au moins pour le Grand Prix d'Italie qui se dispute le 4 septembre, 500 kilomètres pour voitures de 3 litres.

Le 8, Grand Prix des Voiturettes.

Le 10, Grand Prix national des Motos.

Le 11, Grand Prix des Gentlemen.

Tel est le programme pour l'organisation et la mise à pied duquel on a engagé près de deux millions.

COMMENT ON PEUT TRANSFORMER UNE VOITURE POUR POUVOIR ALLER PLUS VITE

Par Henri PETIT

PLUSIEURS DE NOS ABONNÉS NOUS ONT DEMANDÉ COMMENT ON POUVAIT MODIFIER UNE VOITURE, EN PARTICULIER QUEL RÉGLAGE DU MOTEUR IL CONVENAIT D'ADOPTER POUR OBTENIR UNE PLUS GRANDE VITESSE.

Lorsqu'un constructeur établit une voiture de tourisme, il cherche, en général, à donner à cette voiture la plus grande durée possible. Il ignore la qualité des conducteurs entre les mains desquels elle sera mise, ou plutôt il sait fort bien que, parmi tous ses clients, il ne compte pas que des as du volant et prend ses mesures en conséquence. Il déterminera donc les cotes du moteur et de la transmission, de façon telle que la voiture fasse un bon et loyal service, même si elle est quelque peu malmenée : il arrivera ainsi à satisfaire la grosse majorité de sa clientèle en évitant les réclamations pour cause de mauvais fonctionnement ou de panne fortuite.

Mais bien des propriétaires d'automobiles sont capables d'utiliser une voiture mieux que ne le fait la moyenne des conducteurs : c'est cette catégorie de propriétaires pour qui il est intéressant de connaître par quels procédés on peut, sans trop de modifications, arriver à obtenir, d'une voiture déterminée, soit une vitesse plus grande, soit des reprises plus énergiques, soit une consommation moindre, toutes choses que l'on peut résumer en un mot : un agrément plus grand et une meilleure utilisation de la voiture.

C'est à eux que nous nous adressons aujourd'hui pour répondre d'ailleurs au désir que beaucoup d'entre eux nous ont exprimé. Nous allons donc voir comment on peut, partant d'une voiture existante et en service, en tirer quelques kilomètres à l'heure de plus, et la rapprocher du type qu'on est convenu de désigner sous le nom de « type sport ».

Le choix de la démultiplication.

On pourrait croire que nous allons tout d'abord nous attaquer au moteur ; auparavant nous allons examiner la transmission et plus particulièrement le rapport de démultiplication qui a été adopté pour le couple d'angle du pont.

La plupart des constructeurs prévoient pour leurs châssis plusieurs rapports de démultiplication : le rapport choisi pour une voiture déterminée dépend du genre de carrosserie qui équipera le châssis, de la région dans laquelle circulera la voiture, et dépend également des goûts du client.

Si la démultiplication d'une voiture n'est pas bien choisie, cette voiture ne donne pas toute la vitesse qu'elle serait susceptible d'atteindre.

On croit en général que moins une voiture est démultipliée plus elle va vite. C'est là une grave erreur, surtout en ce qui touche les voitures munies de moteur moderne.

Les moteurs actuels sont tous construits de façon à pouvoir tourner à des régimes angulaires élevés, et ceci sans dommage pour leur conservation. Lorsqu'on veut travailler sa voiture, il convient donc de s'assurer que la démultiplication qu'elle possède n'interdise pas au moteur d'atteindre pratiquement le régime des meilleures puissances.

Pour élucider ce point, on fera les essais suivants : on tâchera de trouver une portion de route à peu près en ligne droite et présentant une légère déclivité, d'environ 2 %. Remarquons que cette déclivité est à peine sensible à l'œil la plupart du temps. On la déterminera soit au moyen d'un clivimètre, soit au moyen d'un niveau d'eau. On lancera la voiture à la plus grande vitesse à laquelle elle est capable en palier, et on notera cette vitesse.

On abordera ensuite la déclivité en descendant.

On verra alors si la vitesse de la voiture s'accroît d'une façon très notable à la descente. S'il en est ainsi, il y a tout à parier que la voiture n'est pas assez démultipliée : par exemple, si en palier la voiture fait du 75 à l'heure et atteint du 90 sur une pente de 2 %, il est certain que la voiture n'est pas assez démultipliée.

On reprendra l'expérience en sens inverse, c'est-à-dire en remontant la rampe et en notant également la vitesse.

Si le ralentissement, par rapport à la vitesse en palier que l'on constate sur la rampe, est considérable, la conclusion sera la même que tout à l'heure : la voiture n'est pas assez démultipliée.

Si, au contraire, la vitesse est très sensiblement la même, à 2 ou 3 kilomètres à l'heure près, sur la montée de 2 % ou sur le palier, la démultiplication est bonne ; si la différence est presque insignifiante, on pourrait en conclure que la voiture est trop démultipliée.

Dans la plupart des cas, on constatera ainsi que les voitures ne sont pas assez démultipliées, c'est-à-dire que, pour une vitesse déterminée du véhicule, le moteur ne tourne pas assez vite.

Ces expériences faites, on pourra demander au constructeur, à l'essai, un couple permettant une démultiplication plus grande ou plus petite suivant le cas. Se rappeler que, lorsqu'on change le pignon conique, il faut également changer la couronne, même si la nouvelle démultiplication comporte le même nombre de dents que l'ancienne.

Une couronne de cinquante-six dents, taillée pour engrener avec un pignon de seize dents, n'engrènera pas correctement avec un pignon de quatorze dents ; il en sera de même *a fortiori* si l'on a affaire à une transmission par vis.

Lorsqu'on ne voudra pas se contenter du changement de la démultiplication et qu'au contraire on voudra s'attaquer au moteur, il conviendra d'adopter une démultiplication assez forte car les modifications que nous allons indiquer pour le moteur ont toutes pour but de lui permettre de tourner plus vite. Il faut donc que la résistance à l'avancement ne soit pas trop grande pour lui permettre d'atteindre son régime de meilleure puissance.

On pourra, si l'on veut, pour calculer la démultiplication exacte qui convient avec une approximation suffisante dans la pratique, opérer de la façon suivante :

On montera une côte assez forte (5 ou 6 %) en troisième, jusqu'à ce que le moteur atteigne son régime de rotation maximum, sans toutefois arriver à vibrer. En recommençant l'expérience sur des rampes variables, on déterminera assez aisément le régime auquel le moteur paraît donner la puissance la plus grande. On déterminera alors, au moyen des courbes que nous donnons ci-contre, la démultiplication qui convient pour que, en palier, le moteur puisse atteindre son régime en prise directe.

Si l'on veut une voiture avec laquelle on ne change pas trop souvent de vitesse et qui permette de fortes moyennes en pays accidenté, il conviendra en général d'adopter une démultiplication un peu plus grande que celle qui aura été ainsi déterminée.

Le Moteur.

Nous supposons avant tout que le moteur peut tourner sans vibrations nuisibles à un régime plus élevé que celui qu'il atteint normalement dans la voiture considérée. C'est dire que nous excluons *a priori* les vieux moteurs de type ancien, moteur à pistons lourds et à vilebrequin de faible diamètre.

La transformation du moteur sera plus ou moins considérable suivant les frais que l'on consentira à débourser et le résultat atteint variera également avec l'importance de l'opération.

Nous allons indiquer d'abord les transformations minima, et ne parlerons que brièvement des transformations plus importantes qui sont beaucoup plus du domaine du constructeur que du simple amateur.

Pour faire tourner un moteur rapidement, il faudra alléger les organes à mouvement alternatif. Ceux sur lesquels on pourra gagner du poids presque sûrement sont les pistons, si les pistons normaux sont en fonte. On pourra les remplacer dans ce cas par des pistons en aluminium que l'on trouvera assez facilement chez les industriels spécialisés dans la fonderie d'alliage d'aluminium, et que l'on pourra faire usiner dans un garage sérieux. Signalons en passant que les jeux à ménager entre le piston et le cylindre doivent avoir sensiblement, avec les pistons en aluminium, une valeur double de celle qu'on leur donne avec des pistons en fonte.

Si l'on change ainsi les pistons, on pourra en profiter pour augmenter par ce moyen la compression : les nouveaux pistons recevront une hauteur un peu plus grande au-dessus du logement de l'axe que les anciens.

Il est facile de calculer la hauteur supplémentaire qu'il convient de donner aux pistons pour obtenir une compression déterminée. Un exemple va nous indiquer la méthode.

Supposons que nous ayons un moteur de 80 d'alésage, 150 de course, avec un rapport de compression de 4,5 : cela veut dire que, puisque la cylindrée de chaque cylindre est de 750 centimètres cubes, la chambre de compression a un volume de 750/3,5 soit environ 215 centimètres cubes.

Supposons que nous voulions donner à notre moteur un taux de compression de 5. La chambre de compression ne devra plus avoir que 750/4 = 187 centimètres cubes : c'est donc de 28 centimètres cubes qu'il faut diminuer la chambre de compression.

La surface de notre piston de 80 de diamètre est donc de 50 centimètres carrés. L'excédent de hauteur qu'il conviendra de donner au nouveau piston est donc de 28/50, soit très sensiblement 5 $^{m}/_{m}$.

Si le moteur a déjà des pistons en aluminium, il ne faudra naturellement pas toucher à ceux-ci, le remplacement des pistons étant en somme assez onéreux.

On devra chercher à augmenter la compression d'une autre façon :

On pourra, dans certains cas, agir sur les bouchons de soupapes ; lorsque ceux-ci n'arrivent pas trop près des soupapes, on pourra les remplacer par d'autres plus longs qui descendront à la limite jusqu'à 2 $^{m}/_{m}$ environ au-dessus de la position qui occupe la tête de la soupape lorsqu'elle est ouverte.

Reprenons notre exemple précédent, et cherchons de combien il faut allonger chacun des deux bouchons de soupapes du cylindre pour passer de la compression 4,5 à la compression 5. Nous admettrons que les bouchons ont un diamètre de 45 $^{m}/_{m}$; comme nous devons regagner 28 centimètres cubes sur la chambre de compression, chacun de nos nouveaux bouchons devra avoir un volume supérieur de 14 centimètres carrés, c'est de 9 $^{m}/_{m}$ environ qu'il faudra les allonger.

S'il était impossible d'arriver à la compression désirée en allongeant les bouchons, il resterait la ressource de faire raboter l'embase

des cylindres. L'épaisseur de métal à enlever serait évidemment la même que celle dont il aurait fallu allonger le piston pour réduire le volume de la chambre de compression.

Dans un moteur à culasse rapportée, dont le cylindre est venu de fonte avec la moitié supérieure du carter, le rabotage s'effectuera sur la culasse elle-même ou sur la partie supérieure du cylindre. Bien entendu, dans les deux cas, il faudra avant toute opération vérifier que, après enlèvement du métal, les pistons ne viennent pas frapper dans les culasses.

Si l'on a raboté l'embase du cylindre, il ne faut pas oublier de régler les poussoirs des soupapes qui se trouveront alors trop longs.

Le rabotage de l'embase des cylindres ou l'allongement des bouchons de soupapes sont des opérations peu dangereuses en ce sens que, si elles ne donnent pas le résultat désiré, on peut toujours remettre les choses dans l'état primitif, soit en réalésant les anciens bouchons, soit en rapportant sous les cylindres rabotés une cale d'aluminium d'épaisseur convenable.

L'augmentation de compression du moteur va déjà lui avoir donné une puissance nettement supérieure à celle qu'il possédait avant cette opération ; en même temps, la consommation sera réduite. On essaiera donc la voiture après cette transformation, pour voir si le résultat cherché est complètement atteint.

Qu'a-t-on à craindre en augmentant la compression d'un moteur ? C'est une question qu'il faut se poser avant de commencer à modifier en quoi que ce soit le moteur qui équipe la voiture.

Augmenter la compression amène à avoir dans les chambres d'explosions des températures et des pressions plus élevées que normalement ; par conséquent, tous les organes qui se trouvent dans la culasse doivent pouvoir supporter ces pressions et ces températures plus fortes. L'organe le plus fragile à cet égard est la bougie : il arrivera souvent qu'on sera obligé de chercher des bougies meilleures que celles qu'on employait normalement et qui produiront de l'auto-allumage.

Le moteur ainsi surcomprimé aura quelque tendance à chauffer ; si donc le refroidissement n'était pas largement suffisant dans les circonstances normales, il ne faudrait pas espérer obtenir mieux ; dans ce cas, on se garderait de ne rien changer, mais en général le refroidissement est suffisant.

Reste la question de graissage : le moteur surcomprimé va tourner plus vite. Il faudra un graissage très soigné pour que son fonctionnement reste bon. Avec le graissage sous pression, rien à craindre ; on pourra tout au plus, si l'on veut, augmenter légèrement la pression en agissant sur le détendeur. Si le graissage par barbotage est bien étudié, il n'y a rien à faire. Si par hasard, il est insuffisant, cette insuffisance se manifesterait surtout par défaut de graissage des pistons ; on pourrait alors mélanger d'un peu d'huile l'essence du réservoir.

L'augmentation de compression amènera, ainsi que nous l'avons dit, un supplément de puissance, et surtout permettra au moteur de tourner plus vite. Ce résultat sera utilement complété si l'on arrive à alimenter plus abondamment les cylindres en gaz combustibles.

On pourra d'abord agir sur le carburateur pour obtenir cette meilleure alimentation ; on prendra un carburateur plus gros, si toutefois la tuyauterie d'aspiration a un calibre suffisant.

Si l'on veut aller plus loin, on pourra s'attaquer aux soupapes, mais là, il ne faut pas se dissimuler que l'opération faite, on ne peut pas revenir en arrière : c'est le bloc de cylindres tout entier qui est sacrifié.

Si l'on s'y décide, on fera fraiser les sièges de soupapes à un diamètre plus grand et on remplacera les soupapes par des soupapes plus grandes.

Si on ne recule pas devant l'imprévu et la dépense, et si l'on dispose de quelques machines-outils convenables, on pourra changer l'arbre à cames. Les nouvelles cames auront une saillie plus grande que les anciennes, de façon à augmenter la levée des soupapes d'un ou de 2 m/m.

Le changement de l'arbre à cames est moins dangereux que le suralésage des sièges des soupapes, car en mettant les choses au pis, on retrouve son ancien moteur en remplaçant l'arbre primitif.

Voilà approximativement tout ce qu'il y a à tenter pour améliorer la vitesse d'une voiture ; le domaine est d'ailleurs assez large pour satisfaire les plus intrépides et nous conseillons vivement à tous, et surtout aux plus intrépides de ne procéder que très méthodiquement dans ces diverses transformations, et d'y aller avec beaucoup de prudence. Il ne faut, en aucun cas, chercher à faire de grosses modifications, en se rappelant que le constructeur n'a pas agi à la légère en faisant la voiture qu'il a construite, et que s'il est resté endessous de la limite de sécurité, il n'en est jamais très éloigné.

On ne saurait par conséquent rencontrer que des déboires si l'on voulait exagérer les modifications : ou le moteur obtenu serait parfaitement désagréable au bas régime et pourrait être assimilé à un cheval rétif, ou bien il n'aurait qu'une durée éphémère. Il y a là une question de juste mesure dans laquelle il faut savoir se tenir.

Henri Petit.

LE CHEVAL-VAPEUR DE RENFORT

LE CIRCUIT NORMAND (24-28 août 1921).

En conviant les constructeurs et propriétaires de scooters et de bicyclettes à moteur à la manifestation qui va se dérouler dans quelques jours à travers les plages normandes, depuis le Tréport jusqu'à Houlgate et Caen, avec départ et arrivée à Rouen, la capitale de la Normandie, la *Vie au Grand Air* a eu un un double but : d'abord, rester dans son programme qui est basé surtout sur les exercices physiques et le tourisme ; ensuite, favoriser le développement commercial de ces petits instruments légers et pratiques, nés de la hausse sensible des voitures et de l'essence, aider à leur perfectionnement et à la réalisation certaine de progrès auxquelles seules et mieux que tout autres expériences, les randonnées sur route peuvent donner naissance.

Certes, personne, pas plus les constructeurs que les touristes, n'aura la prétention de voir dans ces petites machines l'instrument rêvé pour aller de Paris à Nice avec tout le confort moderne ; mais il est de petites excursions, d'aimables promenades pour lesquelles scooters et bicyclettes à moteur sont, au contraire, parfaitement indiqués. Le petit tourisme est son lot, et nos jeunes et élégantes châtelaines ne dédaigneront pas de s'en servir pour voisiner à 10, 15 ou 20 kilomètres de distance. Passe-temps agréable, sport sain et facile, voilà ce que seront obligés de reconnaître les baigneurs des bords de la Manche, en voyant passer devant eux les concurrents du Circuit Normand.

Fermiers, cultivateurs, pour se rendre aux travaux des champs, agents voyers, hommes d'affaires, pour la surveillance des routes, pour les besoins de leur contentieux comprendront le parti énorme qu'ils pourront tirer de ce petit moteur ajouté à leur bicyclette, de ce cheval de renfort que l'industrie automobile leur apporte.

Car, dans ce petit cylindre à ailettes que vous voyez logé dans le cadre, sur le guidon, ou en dehors du cadre, qui pèse quelques kilos à peine, il convient de ne voir qu'un engin de secours, un aide docile et économique que le cycliste utilise lorsque la rampe qu'il affronte est trop dure pour ses jarrets, ou encore lorsqu'un vent debout violent paralyse ses efforts, ou enfin, — ce qui peut arriver sans déshonneur à tout le monde, — lorsque l'étape affrontée est trop longue, et que le malheureux touriste épuisé n'en peut plus. Le moteur vient alors suppléer au muscle impuissant ; il appuie à son tour sur la pédale et permet ainsi d'atteindre le le haut de la côte et de regagner sans peine le logis.

LA COUPE DU CIRCUIT NORMAND
Cet objet d'art, d'une valeur de 2.000 fr., sera attribué à l'équipe de deux concurrents totalisant le plus petit nombre de points.

C'est donc sur ces données que la *Vie au Grand Air* a établi le règlement du Circuit Normand, qui n'est qu'une simple épreuve de tourisme, un circuit de démonstration à l'issue duquel tous ceux qui y auront assisté, qui auront, à chaque étape, examiné de près les engins concurrents, seront convaincus des mérites et des avantages des scooters et des bicyclettes à moteur.

Une allure moyenne est à la portée de tous, 20 kilomètres à l'heure est imposée aux concurrents. Soyez certains qu'ils iront plus vite, mais comme ils sont obligés d'attendre, dans les contrôles, que l'horaire indiqué soit atteint, ils auront le temps, en attendant l'heure du départ, de faire voir et même essayer leur machine, à leurs risques et périls bien entendu, aux curieux groupés sur leur passage. Vous voyez que c'est bien une épreuve de démonstration.

Les étapes aussi seront courtes : 100 kilomètres environ, 5 heures de marche. A la mi-journée, arrêt de 2 ou 3 heures, pour le déjeuner. Pendant ce temps, les machines restent exposées dans un endroit réservé, où les amateurs peuvent les examiner à loisir. Et l'époque choisie fera que ces visiteurs seront nombreux puisque le mois d'août est celui pendant lequel toutes nos plages sont envahies.

Les étapes étant courtes, se trouveront naturellement plus nombreuses. Elles sont

au nombre de cinq, dont voici le détail :

Première journée, 24 août. — Départ de Rouen, devant le siège de l'Automobile-Club de Normandie, qui nous prête en la circonstance son très utile concours. Contrôles à Neufchatel, Le Tréport, où on déjeune, puis arrivée à Dieppe, assez tôt pour que l'exposition dispose de 3 ou 4 heures de jour. Cette journée compte 120 kilomètres.

Deuxième journée, 25 août. — De Dieppe au Havre, 113 kilomètres. On visite toutes les plages grandes et petites, Quiberville, Veules, Saint-Valéry-en-Caux, Veulettes, Petites et grandes Dalles, Fécamp, Yport, Etretat (déjeuner), Le Havre.

Troisième journée, 26 août. — Le Havre à Trouville-Deauville, 97 kilomètres. On gagne Lillebonne par le bord de la Seine, et, de là, Port-Jérôme, le bac à vapeur passera nos concurrents à Quillebœuf. Voici ensuite Pont-Audemer (déjeuner), puis Honfleur, Villerville et Trouville-Deauville où l'on se rendra entre 3 et 4 heures.

Quatrième journée, 27 août. — Petite étape de 46 kilomètres seulement, de Deauville à Caen. Après avoir passé Villers, on arrête à Houlgate pour déjeuner et dans l'après-midi, démarrage et course de côte par distance parcourue, départs séparés. Le classement départageant les ex-æquo. Cette côte, si elle est courte, est plutôt dure ; au départ, 3 %, à l'arrivée, 17 ou 18 %. La course finie, départ pour Caen par Cabourg, Le Havre et le pont de Rouville.

Cinquième journée, 28 août. — Retour à Rouen par Pont-Lévêque, Pont-Audemer, et Bourgachard, 121 kilomètres. Le départ sera donné de façon à ce que l'arrivée ait lieu vers midi. Après le déjeuner à Rouen, proclamation des résultats à l'Automobile-Club de Normandie et dislocation, de telle sorte que, ce jour étant un dimanche, les concurrents pourront encore regagner Paris le soir et être à leurs affaires le lundi.

Nous avons choisi avec soin les villes d'étape de telle sorte que les concurrents puissent trouver aussi aisément que possible à se loger ; Dieppe, Le Havre, Trouville et Caen sont les centres qui, à ce moment de la saison, présentent le plus de ressources.

Des prix sont affectées à chaque catégorie qui auront leur classement particulier; il y en aura des spéciaux pour les dames, car le scooter est pour elles un instrument de prédilection. Enfin, la *Vie au Grand Air* offre deux coupes qui seront attribuées, dans chaque catégorie, à l'équipe de deux machines d'un même constructeur et désignée à l'avance, qui aura obtenu le meilleur classement aux points de pénalisation calculés d'après la régularité de marche.

CYCLECARS ET VOITURETTES

Entre temps, alors que notre règlement avait déjà été publié, certains constructeurs de cyclecars et de voiturettes, estimant que cette épreuve de démonstration organisée pour les scooters et les bicyclettes à moteur leur serait aussi utile et profitable, nous ont demandé de leur ouvrir les portes du Circuit Normand.

Cyclecars et voiturettes ne sont-ils pas des véhicules nés aussi du besoin de la clientèle moins fortunée ? A ce titre, ils ont droit à tous les encouragements, à tous les appuis. Nous avons donc bien volontiers acquiescé à leur demande. Mais le règlement pour eux ne pouvait être le même, leur allure diffère tellement de celle des scooters.

Ils couvriront donc le circuit en trois jours au lieu de cinq, et voici leurs étapes :

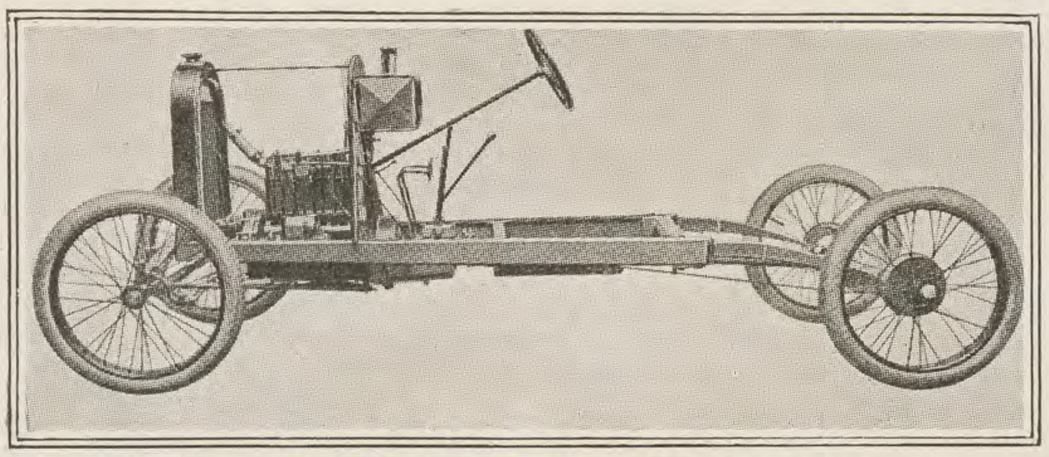
Première journée, 26 août.— Rouen, Le Tréport, Dieppe (déjeuner), Saint-Valéry, Fécamp, Etretat, Le Havre, 238 kilomètres.

Deuxième journée, 27 août. — Le Havre, Yvetot, Rouen (ce crochet est obligatoire pour éviter le passage de la Seine en bac), Elbeuf, Pont-Audemer (déjeuner), Honfleur, Trouville-Deauville, Houlgate, où ils rejoignent les scooters et bicyclettes à moteur. De là, tous les concurrents gagnent Caen, 234 kilomètres.

Troisième journée, 28 août. — Caen, Rouen, 121 kilomètres, arrivée à midi.

La moyenne de la marche imposée aux cyclecars et voiturettes est de 35 kilomètres à l'heure, moyenne à observer entre les contrôles.

Tel est le Circuit Normand qui donnera, nous l'espérons et le souhaitons, satisfaction à ceux qui y prendront part, comme à ceux qui les verront passer.



Le châssis du cyclecar Hinstin.

LE CYCLECAR HINSTIN

Depuis quelques années déjà, on a pu s'apercevoir que l'orientation du marché se portait manifestement sur le type de véhicule léger, à consommation très réduite et à prix abordable.

C'est ce qui explique la diffusion rapide du cyclecar et la quantité phénoménale de marques qui ont fait leur apparition depuis un an ou deux. L'acheteur éventuel n'a actuellement que l'embarras du choix, mais il est évident que dans cette nuée de modèles, il y a forcément un peu de tout, beaucoup de bon, mais beaucoup d'autre chose aussi.

On peut diviser les constructeurs de cyclecars en deux grandes catégories :

Les uns qui ont voulu faire du cyclecar un véhicule tout à fait spécial, de construction et de conception spéciales.

Les autres, au contraire, se sont efforcés de faire du cyclecar une reproduction exacte de la grosse voiture avec moteur à 4 cylindres, boîte de vitesse à 3 vitesses et une marche arrière, etc.

Le cyclecar Hinstin dont nous allons donner la description appartient à cette seconde catégorie. Il réalise le type parfait de la petite voiture tout en restant dans les limites exigées par le Service des Mines, c'est-à-dire cylindrée inférieure à 1. 100 centimètres cubes, poids total inférieur à 350 kilogrammes, ces conditions devant être remplies pour que le véhicule ne subisse pas une imposition supérieure à 100 francs par an.

Le moteur. — C'est un 4 cylindres de 62 d'alésage et de 91 de course. Les 4 cylindres sont venus de fonte avec la partie supérieure du carter, les culasses sont rapportées et leur étanchéité avec les cylindres obtenus par joint métalloplastique.

Les soupapes sont commandées par culbuteurs reliées à l'arbre à came par des tiges verticales.

La distribution est obtenue par un arbre à came commandé par pignon à dexture hélicoïdale.

Le graissage d'un type un peu spécial est obtenu par une pompe à engrenage.

Aux essais, le moteur, tournant à 2.400 tours, a donné une puissance de 17 HP.

Embrayage et changement de vitesse. — La figure nous montre l'ensemble du bloc de tour, de l'embrayage et de la boîte de vitesses.

Le côté mâle de l'embrayage en tôle emboutie garni de cuir est rivé sur une douille qui coulisse sur l'arbre. L'embrayage du côté inverse se fait par un ressort à boudin.

La boîte de vitesse comprend trois combinaisons et une marche arrière. La troisième vitesse en prise directe.

Pont arrière. — Le pont arrière en tôle emboutie ne comporte pas de différentiel.

Enfin, direction à vis sans fin et, pour la sécurité de marche, deux freins arrière à serrage intérieur.

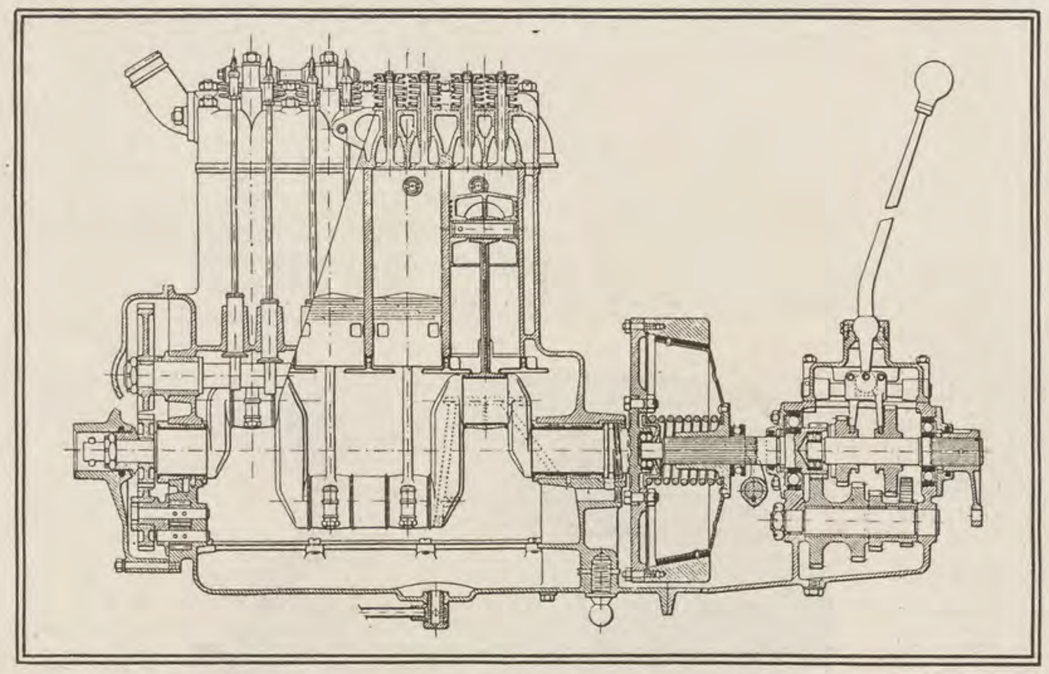
Afin de donner une idée plus complète de ce petit véhicule, nous donnons ci-dessous quelques caractéristiques :

Voie	1 m. 10
Empattement	2 m. 45
Longueur totale	3 m. 10
Emplacement de carrosserie, 1 m. 80 × 0 m. 62	
Poids du châssis nu	260 kgr.

La carrosserie de série comporte deux places côte à côte et à l'arrière une petite pointe de course susceptible de recevoir l'outillage.

En résumé, on peut se rendre compte de ce que nous disions au début ; le cyclecar Hinstin est une petite voiture parfaitement étudiée et parfaitement exécutée.

Pierre LEFEBVRE.



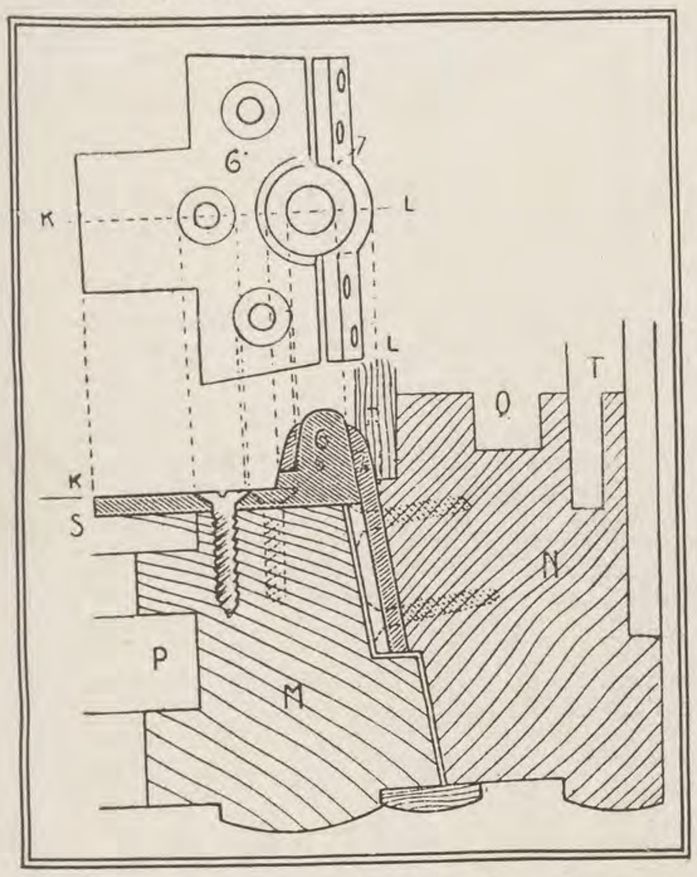
Coupe longitudinale du moteur, de l'embrayage et de la boîte de vitesses.

LE BLOQUE-PORTE YVEL

L'agrément d'une voiture ne dépend pas uniquement d'un bon moteur, d'une boîte de vitesse silencieuse, d'une carrosserie confortable et bien comprise, mais il faut, pour que la voiture soit parfaite, que tous les petits détails soient aussi soignées que les parties importantes du châssis ou de la carrosserie.

Il existe une chose, entre autres, bien désagréable, et jusqu'à présent inévitable, c'est le bruit et le battement des portes.

Quel que soit le dispositif employé, on n'avait pas encore pu trouver ce mode de fixation vraiment pratique.



Coupe des montants ; fixation dans la porte et le pied de caisse.

Il sera donc agréable pour tous les amateurs de confort et de bien-être parfait d'apprendre l'apparition du « Bloque-porte Yvel » qui a réellement donné de merveilleux résultats.

Cet appareil avait été monté sur deux voitures :

1° Une conduite intérieure avec quatre portes arrières et décapotables ;

2° Un torpédo.

Ces deux voitures viennent de rentrer après avoir effectué, respectivement, 18.000 et 22.000 kilomètres.

Le fabricant, voulant faire un essai et une démonstration, avait recommandé aux conducteurs de ne donner aucun soin aux ferrures ni aux serrures des portes.

A leur arrivée, les portes des deux voitures n'ont montré aucune défaillance et étaient aussi fixes que lors de leur départ.

Nous donnons ci-contre la coupe des montants en M et N, on voit les ferrures fixées sur les pieds des portes et caisses.

Plusieurs modèles s'appliquant aux différents types de carrosseries sont construits par la maison Yvel, qui a obtenu un tel succès que la plupart des maisons de carrosserie emploient son dispositif et que, d'autre part, bon nombre de constructeurs de châssis les exigent par suite des demandes de la clientèle.

LE TOUR D'ESPAGNE

Voilà un titre qui a déjà fait et qui fera encore rêver bon nombre d'automobilistes, amateurs de grand tourisme ! Il ne suffit pas, en effet, d'exprimer le désir d'accomplir une telle randonnée pour que ce soit chose faite ; il faut, en effet, une voiture capable de résister et de triompher aisément des difficultés énormes que l'on est appelé à trouver sur sa route.

C'est encore la grande firme Delage qui devait, une fois de plus, se couvrir de gloire à cette occasion.

Il y a un an, pilotée par M. Delage lui-même, une 6 cylindres couvrait, sans aucun accident mécanique, près de 5.000 kilomètres en 8 jours; plus récemment, une vieille voiture, en service depuis dix huit mois, se classe en tête du Circuit marocain, couvrant 826 kilomètres en 10 h. 6 m.

Enfin, le 30 mai à 4 heures et demie du matin, M. Pierre Delage, fils du constructeur, prenait le départ à Barcelone où il était de retour le 6 juin à 6 h. 10 m. de l'après-midi, après avoir parcouru 4.102 kilomètres en 91 heures et demie de temps effectif de marche.

UN RECORD

Le Meeting de Boulogne vient de mettre une fois de plus au tout premier rang le nouveau Carburateur Zenith à triple diffuseur ; cette semaine automobile groupait environ 149 engagés pilotant des scooters, motos, side-cars, cyclecars, voiturettes, voitures. Le triomphe du Carburateur Zenith à triple diffuseur dans les diverses épreuves est impressionnant :

16 premiers prix.
6 seconds prix.
2 troisièmes prix.

Sur les 15 engagés que comptait la Coupe des cyclecars, 10 avaient confié leur chance au Carburateur Zenith, qui équipait en outre les moteurs des trois premiers. Modernisez votre voiture en faisant monter un Zenith.

UN DES VAINQUEURS DU MEETING DE BOULOGNE

LE 2 JUILLET, SE DISPUTAIT A BOULOGNE LA COUPE GEORGES BOILLOT RÉSERVÉE AUX VOITURES DE TOURISME DE 3 LITRES, 4 LITRES 500 ET PLUS DE 4 LITRES 500. LE PARCOURS EN CIRCUIT FERMÉ COMPORTAIT 10 TOURS DE 37 KIL.375, SOIT 373 KIL. 750. D'AUTRES ÉPREUVES FURENT ÉGALEMENT COURUES ET DONNÈRENT DES RÉSULTATS INTÉRESSANTS.

LAGACHE, SUR CHENARD ET WALKER

Lagache, sur une voiture Chenard et Walker de série, avec un moteur normal, a triomphé aux trois journées du meeting boulonnais. Dans la coupe Georges Boillot, instituée à la mémoire du regretté constructeur d'avant-guerre. Lagache était premier de la catégorie des 3 litres. Il effectuait le parcours en 4 heures 5 minutes 53 secondes, soit à 91 kilomètres à l'heure de moyenne.

Aviation

LE MEETING DE CLERMONT-FERRAND

UNE JEUNE SOCIÉTÉ, L'AÉRO-CLUB D'AUVERGNE, A RÉUSSI PAR L'AUDACE DE SON PRÉSIDENT, GILBERT SARDIER, AS DE LA GUERRE, A ORGANISER A CLERMONT-FERRAND UN MEETING QUI OBTINT UN IMMENSE SUCCÈS ET FIT ENORMÉMENT POUR LA CAUSE DE L'AVIATION.

Les 16, 17 et 18 juillet, un événement d'une importance considérable se déroula en Auvergne, prouvant que la foule ne demande qu'à se laisser convaincre et à apporter à l'aviation son enthousiasme... et sa clientèle. L'Aéro-Club d'Auvergne, vieux de 18 mois seulement et créé par l'as aux 16 victoires, le benjamin des chefs d'escadrille, Gilbert Sardier, avec la collaboration de ces autres braves Chartoire, Prophète, Ondet, Besset, etc., organisait à Clermont-Ferrand un meeting d'aviation comme nous n'en avons pas encore eu depuis la guerre, celui de Buc compris! Les fêtes étaient présidées par MM. Laurent Eynac, sous-secrétaire d'État de l'Aéronautique, et Gaston Vidal, sous-secrétaire d'État de l'Enseignement technique. Parmi les pilotes qui y prirent part, se trouvaient le capitaine-député René Fonck, aux 126 victoires réelles qui fit des simulacres de combat, Jean Casale, Douchy, Bajac, Roques, l'incomparable virtuose Fronval, les parachutistes Blanquier, Mme Yvonne Chevalier, charmante héroïne qui opère sous le regard serein de son mari. Courses de vitesse, démonstration de vols de guerre, bombardements, chasses, destructions de ballonnets, vols de tourisme, rallye-ballon avec M. Dollfus, rien ne manqua à la fête qui remporta le plus triomphal succès. Le 16 juillet, au théâtre, devant une assistance considérable où brillaient les ministres et toutes les notabilités de la région, une soirée fut organisée à laquelle prirent part notamment Mme Robine et M. Alexandre de la Comédie-Française, ainsi que le rédacteur en chef de la *Vie au Grand Air*, Jacques Mortane, qui prononça cette conférence de propagande longuement applaudie :

Déjà l'année dernière, je pris la parole ici, à l'Aéro-Club d'Auvergne. L'accueil qui me fut réservé fut chaleureux. J'en conclus que dans votre admirable pays, on était particulièrement bienveillant. C'est pourquoi j'ai accepté de recommencer cette année. J'espère qu'étant plus nombreux, votre chaleur à l'égard de mes propos sera plus considérable encore et je m'engage à déclarer que vous êtes encore plus bienveillants. Soyez-le, je vous le demande en grâce, car si je suis habitué à manier la plume, je ne le suis guère en ce qui concerne la parole. Puis, un article, personne n'est obligé de le lire, tandis qu'une conférence on est forcé sinon de l'entendre, tout au moins de l'écouter. Dans le cas qui nous occupe et me préoccupe, je vous plains sincèrement.

Je n'ai pas l'intention d'abuser de vos instants. Rien n'est plus épouvantable que de voir un conférencier étaler complaisamment sur une table un monceau de papiers. D'un regard instinctif, on cherche la sortie ! Mes feuilles ne sont pas nombreuses, soyez patients et consolez-vous en vou disant que je suis certainement plus au supplice que vous.

Il fallait une occasion comme celle-ci pour me décider à prendre la parole ou, ce qui serait plus exact, à lire ces lignes. Chercher à faire comprendre et par conséquent aimer l'aviation est le devoir de tout patriote. Je m'y efforcerai d'autant mieux que vous êtes déjà convaincus. J'aurai ainsi l'air d'avoir semé le bon grain et d'avoir réussi des conversions, alors que c'était chose faite.

Quel succès ! Mais ce que je veux dire avant tout, c'est mon admiration pour l'effort réussi par l'Aéro-Club d'Auvergne. Il y a dix-huit mois, il n'existait pas. Il a suffi qu'un animateur comme mon ami, le grand héros Gilbert Sardier, prît l'initiative de remuer toute une région pour obtenir un résultat inespéré et extraordinaire. On reste confondu d'enthousiasme et d'envie. Oui, d'envie, car les choses ne se passent pas hélas ! de cette façon à Paris ! Mon ami Fonck et moi avons essayé : nos efforts furent vains. On trouve facilement des concours pour ouvrir des dancings, mais les portes restent closes dès que vous vous présentez au nom de l'aviation. Et pourtant, s'il y avait encore la guerre !

Ce jour-là, nous reverrions les mêmes embusqués aux mêmes postes, les mêmes mercantis aux endroits où l'on peut s'enrichir, les mêmes faux héros dans les mêmes promotions; mais peu importe, nous aurions les mêmes braves, les mêmes vaillants qui, pour la défense du sol, se donneraient jusqu'à la mort... et qu'on oublierait quelques mois après l'armistice. C'est à éviter l'attaque possible, l'agression sournoise que nous devons tous nous employer. Une seule méthode pour y parvenir : rendre notre aviation toujours plus forte, sans cesse plus puissante, car, comme l'a dit le maréchal Foch : « Le danger allemand dans une nouvelle guerre viendrait de l'aviation. » Ce serait l'attaque soudaine par une myriade d'appareils qui surgiraient la nuit sur les plus grands centres, ce seraient les ravages non plus sur des immeubles quelconques, mais sur des établissements choisis. La mobilisation serait impossible. Les ruines s'accumuleraient, les cadavres s'entasseraient. Paris en quelques bombardements donnerait l'apparence d'un cimetière.

Voilà ce que nous réserverait une nouvelle campagne, puisque nous n'avons pas su désarmer l'armée des ailes allemandes.

Comment imposer une paix durable ? Par notre travail, par nos recherches, par notre génie. « Soyons forts dans les airs, nous ne craindrons rien sur terre, » telle est ma vieille formule à laquelle malheureusement on ne prête pas assez d'attention.

Et ce n'est pas du côté de l'aviation militaire qu'il faut surtout tendre nos efforts : la cinquième arme doit être un laboratoire d'études, car si nous encombrons les régiments aériens d'appareils et de moteurs, ceux-ci seront vite périmés, dépassés par des types plus modernes. Or, il sera impossible, parce que trop coûteux, de mettre à jour le matériel. C'est donc l'aviation civile qui doit, formidable milice, pouvoir se militariser immédiatement en cas de péril.

M. Laurent Eynac, notre éminent ministre de l'air, l'a bien compris en encourageant les lignes aériennes. Notre réseau , le plus considérable de tous ceux qui ont été établis, s'améliore chaque jour, mais nous pouvons faire mieux encore. N'oublions pas que les sociétés qui survivront constitueront plus tard des compagnies puissantes, à l'égal de celles des chemins de fer. Créons les lignes internationales. Fondons des gares aériennes de plus en plus nombreuses : « Si tu ne viens pas à la gare d'air, la gare d'air ira à toi. » Songeons aux efforts qu'il a fallu pour organiser notre réseau ferroviaire. Avec l'aviation, pas de routes spéciales à établir, pas de rails, pas de tunnels ; mais simplement des terrains de temps en temps ,des hangars. Si nous comparons les deux moyens de locomotion, nous devons, nous, les timorés, réserver toute notre admiration pour nos pères.

Le plus puissant levier, afin de venir à bout de la force d'inertie et de la paresse des intéressés, ne peut être que l'enthousiasme de la foule pour le plus lourd que l'air. C'est votre œuvre, c'est votre devoir. Aimez et faites aimer l'aviation. Créez l'ambiance aérienne. Que les profanes arrivent à comprendre que le voyage en avion doit entrer dans nos mœurs, qu'ils en tireront de multiples avantages. Vous tous qui avez confiance, répandez le goût des parcours dans l'espace. L'aviation sortira triomphante de cette propagande : le pilote exercera un métier et ne risquera plus de mourir de faim, le public accourra. La cause sera gagnée. Oh! si tous les pays étaient aussi fervents que Clermont-Ferrand, si dans chaque région on organisait des meetings comme celui que vous allez avoir la joie d'admirer ! Ne l'oublions pas, le cyclisme est devenu le sport de tout le monde, parce qu'il y a eu des vélodromes, l'automobile a obtenu droit de cité grâce aux courses sur route et aux circuits. Le spectateur se laisse gagner par la griserie du progrès et il devient acteur, sinon premier rôle, tout au moins utilité. Organisons des fêtes d'aviation, ne cherchons pas à faire de plus en plus fort, faisons du sport simplement. N'est-il pas lamentable de constater qu'à Paris, à part le meeting de Buc, foire aérienne, nous avons été sevrés de courses. La coupe Gordon Bennett s'est disputée à Étampes ! Or, le progrès s'infiltre grâce aux petites bourses et aux humbles. Le riche qui a son automobile peut encourager pécuniairement le sport, il ne le fera jamais triompher moralement. C'est la masse, c'est la foule qui forme le bloc poussant toujours en avant. Offrons-lui des fêtes auxquelles elle puisse assister sans grever son budget. Aux portes de la capitale, nous avons un terrain idéal, le Bourget; nul n'a songé à y fonder une entreprise qui serait le plus merveilleux organe de propagande. Par contre, à Saint-Cloud, nous avons un parc à ballons d'où des bulles s'élèvent régulièrement.

Pourquoi l'État ne prend-il pas cette initiative ? Et puisqu'il manque d'argent pour l'aviation, qu'il crée le Pari-Mutuel : il verra chaque semaine la foule accourir. L'amélioration de la race aérienne vaut bien celle de la race chevaline.

Jusqu'ici les gens ont trop imaginé que monter en avion consistait à aller faire un petit tour dans les airs. Entre nous, je peux vous l'avouer, le vol par lui-même n'est pas très passionnant, sauf lorsqu'il s'agit de contempler de là-haut des merveilles comme celles de votre région. Mais

QUELQUES PARTICIPANTS DU MEETING DE CLERMONT-FERRAND

Dans ce groupe, on reconnaît plusieurs as ayant pris part au meeting de Clermont-Ferrand, notamment, au premier rang, de gauche à droite : Chartoire, Lambotte, Bajac, Roques et, tout à fait à droite, Jean Casale.

voir défiler des maisons, des routes qui rapetissent à mesure que vous montez et les voir regrossir à la descente, manque de charme, il faut le dire. Ce qui rend le vol délicieux, c'est son utilité, sa vitesse. Penser qu'on gagne cinq ou six heures sur le trajet Paris-Londres, laisse rêveur. Afin de vous distraire, vous ne montez pas dans le train pour aller à la première station et revenir par le convoi suivant. Un moyen de transport n'est employé que pour son côté pratique et non pour la distraction qu'il peut procurer. C'est ce qui se produit en ce moment à l'Aéroport du Bourget. Chaque mois, un progrès est enregistré sur le mois précédent. Songez qu'en juin 1921, 501 avions ont transporté 2.036 passagers, 15.434 kilogrammes de marchandises et 355 kilogrammes de poste contre 388 avions en juin 1920, emmenant 791 voyageurs, 11.847 kilogrammes de colis et pas de courrier. La progression a donc été de 1.245 touristes à l'avantage du dernier mois. Près de 70 personnes ont employé chaque jour la voie aérienne. Ce n'est pas encore comparable aux chemins de fer certes, mais ces chiffres nous permettent d'envisager l'avenir avec sérénité, à condition toutefois que nous redoublions d'efforts.

Et puisque je vous plonge dans les statistiques, je vais me permettre de vous en citer une qui ne manque pas d'intérêt. Elle a été établie en Angleterre et porte sur les victimes des divers moyens de locomotion.

En 1920, il y eut comme accidents de la rue : 2.837 morts et 54.910 blessés, soit 57.747 victimes. En mer, en 1918, on enregistra 5.998 pertes dues à l'ennemi et 5.600 dues à d'autres causes, soit 11.398. En 1919, les chemins de fer — ils ont aussi des catastrophes en Angleterre — tuèrent 932 personnes et en blessèrent 23.983 soit 24.915 victimes.

Or, à ces véritables tableaux de nouveaux riches, l'aviation civile, du 1er mai 1919 au 31 décembre 1920, soit en 19 mois au lieu de 12, oppose modestement 20 morts et 31 blessés.

Et pourtant les journaux — je suis payé pour le savoir ! — semblent exagérer avec ravissement les accidents aériens. Récemment le général Bailloud, ce grand brave, fut blessé dans un capotage. Son âge avancé l'engageait plus que tout autre à prendre du repos. Mais ce héros avait promis son concours à une fête où il devait prononcer une conférence. Il tint à s'y rendre malgré deux côtes enfoncées. Le lendemain, une congestion se déclara qui causa sa mort. Dans toute la presse, on annonça que le général Bailloud avait succombé, victime d'un accident d'aviation, de cette aviation dont il avait été un si magnifique apôtre. Évidemment, les côtes enfoncées furent la cause, mais l'imprudence du vaillant provoqua l'effet. Je vous assure que vous ne me verriez pas ici ce soir si j'avais eu deux côtes enfoncées. Cet aveu va sans doute vous faire regretter que je n'aie pas eu d'accident. Aussi ne vais-je plus abuser de vos instants. Je me contenterai de dire à nouveau toute mon admiration pour l'effort accompli par l'Aéro-Club d'Auvergne et toute mon affection pour ces grands français que sont ses membres. Vous voyez, grâce à eux, réunies dans votre cité, toutes les plus grandes gloires de la guerre, car l'as Sardier ne pouvait convier que des braves ayant fait vraiment campagne. Grâce à vos fêtes grandioses, vous travaillez pour le progrès et pour la patrie. Nous tous qui luttons depuis de longues années afin de convaincre la multitude nous vibrons d'enthousiasme et notre cœur vous remercie.

Mais je ne vous cacherai pas — mes amis les aviateurs me pardonneront — qu'un signe nous donne déjà bon espoir pour l'avenir. On se souvient de l'engouement que les femmes avaient à l'égard des pilotes qu'ils soient as ou simplement munis d'une étoile ailée. Cet enthousiasme déclina assez vite. Les intéressés le déplorent, mais c'est le plus encourageant indice du progrès aérien. Jadis, au temps des diligences, lors des premiers voyages, le postillon remportait tout le succès. Il était le roi. Le sexe faible épiait son passage, soupirait en l'attendant et lui réservait sourires et œillades. Ce maudit cocher empêcha bien des maris de dormir. Le chemin de fer parut. Oublié le postillon, vive le chauffeur ! Mais la noirceur du visage de cet employé éloigna un peu l'adulation féminine qui ne se porta même pas sur le chef de gare. N'importe, il était prouvé que le train allait plus vite que la diligence : il n'en fallut pas d'avantage pour opérer un changement dans le cœur de la femme romanesque. Celle-ci a toujours existé, accordant son attention à celui qui va plus vite que les autres : pourquoi ? Nul ne le sait ! Regardez les cyclistes du début, les conducteurs d'automobile, puis les aviateurs. Or, ceux-ci, à part les as, commencent à être considérés comme tout le monde. Un jour viendra où, dans les taxis aériens, on leur donnera un pourboire à la descente. Ainsi vont la gloire humaine et le goût féminin. Et lorsque celui-ci délaisse celle-là, c'est qu'un grand pas a été enregistré. Souvent, femme varie, dit-on ? Pas du tout, elle suit le progrès.

L'AS DES AS FONCK

L'as des as, capitaine René Fonck, prit part au meeting où il accompagna par la voie des airs le ministre, M. Laurent Eynac. A droite, notre rédacteur en chef, Jacques Mortane.

Le succès du meeting fut tel que le capitaine René Fonck, qui vient d'être élu président de la Ligue Aéronautique de France, a décidé d'entreprendre une grandiose tournée de propagande aérienne à travers la France. Il y prendra la parole, ainsi que Jacques Mortane, membre du Comité exécutif de la L. A. F. et organisera, quand les circonstances le permettront, des meetings auxquels ne participeront que des as.

Et cette œuvre noble et patriotique sera due à l'heureuse et vaillante initiative de l'Aéro-Club d'Auvergne qui a montré la voie dans laquelle les fervents doivent s'engager s'ils veulent réussir. Soyons donc reconnaissants à cette jeune société qui n'a pas hésité, malgré les multiples difficultés qu'il fallut combattre, les obstacles infinis qu'il fut nécessaire de surmonter, à établir un programme qui nous reportait à la plus magnifique période aérienne d'avant-guerre. C'est grâce à de tels apôtres, opérant dans les régions les plus diverses, que nous procurerons à la cause, vitale pour la France, tous les adeptes et tous les fervents indispensables pour le triomphe de l'idée. A nous, de nous y employer de toutes nos forces : le salut et la force de la France en dépendent.

H. Bert.

L'AVION DE TOURISME DE DOUCHY

L'as sous-lieutenant Douchy, aux neuf victoires officielles, fit apprécier à de nombreux passagers, le charme du tourisme aérien, dans son confortable, sûr et rapide appareil.

Mme YVONNE CHEVALIER

On admira la belle audace de Mme Yvonne Chevalier et le courage de son mari qui la regarda stoïquement se lancer dans l'espace.

LE PARACHUTISTE BLANQUIER

Le jeune parachutiste Blanquier se fit applaudir, lui aussi, dans une descente émouvante. Mais les véritables sportsmen ne peuvent pas admettre ces attractions malsaines.

OUI MESSIEURS, J'AI VOLÉ!

Par Gabriel POULAIN

APRÈS LE SUCCÈS OFFICIEUX QU'IL AVAIT REMPORTÉ LE 18 JUIN ET DONT NOUS AVONS DONNÉ LES RÉSULTATS DANS NOTRE DERNIER NUMÉRO, GABRIEL POULAIN A GAGNÉ LE PRIX DU DÉCAMÈTRE, OFFERT PAR LA MAISON PEUGEOT

ENCORE moi ? J'abuse réellement. Voici le troisième article que je suis obligé d'écrire dans la *Vie au Grand Air* sur la question à laquelle je me suis dévoué depuis une dizaine d'années. Il y a deux ans, je publiais dans ces colonnes « Avietterai-je ? » Le mois dernier, je donnais : « Mes projets d'aviateur. » Aujourd'hui, j'aurais dû mettre en tête : « J'ai avietté. » Outre que ce titre me semblerait trop prétentieux, il ne répondrait pas tout à fait au but de ces quelques lignes.

Je tiens en effet à répondre aux fameux critiques qui ne veulent pas admettre que j'ai volé. Remarquez qu'aucun de ceux qui nient ma faculté de devenir oiseau n'a assisté à mes tentatives. Peu leur importe. Ils se considèrent au contraire beaucoup plus impartiaux. Je ne chercherai pas à les convaincre. Ils doivent être bien supérieurs puisqu'ils discutent de ce qu'ils ignorent, c'est pourquoi je n'engagerai pas de polémique avec eux. Qu'ils restent sur leurs idées et qu'ils n'insistent pas surtout : ils finiraient par prouver que les avions ne volent pas et que les oiseaux ne sont en somme que des poissons modifiés.

D'ailleurs, les savants n'avaient-ils pas, eux aussi, pris part au débat, avant mes travaux ? Ils avaient démontré à l'aide de formules et de pages de calculs qu'il était absolument impossible à l'homme de s'élever par ses propres moyens. Ils l'avaient prouvé d'une façon certaine, sans réplique. Et j'ai peur qu'ils me poursuivent en justice pour diffamation parce que j'ai eu l'outrecuidance de leur faire voir que leurs grimoires n'étaient que chiffons de papier.

Il faut bien faire contre mauvaise fortune bon cœur. Tous ceux qui avaient déclaré que je ne pouvais pas voler ont maintenu leur opinion. D'après eux, je n'ai pas volé le jour où j'ai gagné le Prix Peugeot du décamètre, je me suis contenté de sauter. « Mince de saut », aurait dit Gavroche. Je ne résiste pas au plaisir de reproduire une lettre adressée à Jacques Mortane :

« Lorsque Santos, à peu de jours d'intervalle, fit des bonds progressifs, il vola en réalité, car il avait une hélice le soutenant en l'air, mais Poulain faisant 10 mètres, 15, 20 même, ne vole pas : il saute. Car lui n'a pas d'hélice que je sache (autrefois, il en avait une, mais il a justement jugé qu'elle ne faisait que le gêner et il l'a supprimée). Santos était susceptible d'augmenter son vol — et il ne s'en est pas privé — mais Poulain ! ! ! Je vois entre eux la même différence qu'entre les impressionnistes, féconds en conséquences, et les cubistes, énormes fumistes. Poulain est un excellent acrobate — et c'est tout. Notez que je n'en ai nullement contre ce brave garçon, décoré à la guerre, mais si on veut subventionner des inventions, il ne manque pas d'idées plus sérieuses, et justement ce même Poulain a eu des inventions très heureuses pour les mitrailleuses, par exemple. Mais crier sur les toits que c'est en France qu'un homme a volé pour la première fois par le force de ses muscles, ah ! non ! ce que les Boches vont s'offrir notre tête !... Mon cher Mortane, un conseil : dégagez votre responsabilité ! »

Ce poulet n'est-il pas charmant ? Sur quoi se base le signataire ? Sur rien. Comme mes autres détracteurs, il se gargarise avec des mots. C'est ce qu'on appelle, en France, encourager les inventeurs. Vraiment, je crois que j'aurais dû faire des excuses à ceux que mon entreprise ennuyait. En cette matinée du 9 juillet, je réussis à gagner le Prix Peugeot du décamètre en franchissant successivement : à 4 h. 39, 11 m. 98 à 1 mètre d'altitude (aller) ; à 4 h. 47, 11 m. 60 à 1 m. 50 du sol (retour) ; à 5 h. 46, 11 m. 70 (10 m. 54 à partir de la ligne tracée) à plus d'un mètre du sol (aller) ; à 5 h. 59, 12 m. 60 (11 m. 46 à partir de la ligne tracée), à 1 m. 20 du sol (retour). Auparavant, il était entendu que celui qui aurait fait 10 mètres aller et 10 mètres retour serait considéré comme ayant volé. Après, on dicute, on ergote.

Si je n'ai pas employé d'hélice, c'est uniquement parce que je n'avais pour vue que de démontrer que je pouvais décoller. Or, je le répète, ce qu'il y a de plus difficile dans le vol, c'est le décollage. L'hélice n'aurait fait que me gêner et m'alourdir. J'ai décollé et j'ai plané plus que ne l'exigeait le règlement du prix. A qui fera-t-on croire que j'ai réussi un simple saut de 12 mètres avec un appareil pesant plus de 17 kilogrammes, monté par moi qui atteins 72 kilogrammes. Faites donc sauter plus de 10 mètres à 1 mètre du sol au minimum, à 89 kilos ! Comprenez-vous le ridicule de l'objection ?

Si ceux qui discutent la valeur de mon travail avaient bien voulu se trouver au rond-point de Longchamp en cette aurore du 9 juillet — si belle pour moi — au lieu de rester plongés dans les bras de Morphée, ils auraient pu se faire une opinion d'abord et ensuite acquérir quelque droit à la critique. Mais ils n'ont rien vu, rien su, rien observé et ils parlent, ils parlent avec une désespérante partialité comme ces autres oiseaux qui n'ont rien d'humain, mais abattent des noix : les corneilles. Ils me jugent sans m'avoir vu à l'œuvre, ils pérorent, ce qui ne les engage nullement, et ils dénient à la France le droit d'avoir produit le premier appareil volant par ses propres moyens. Les Allemands vont rire, déclare l'honorable correspondant dont Jacques Mortane n'a pas voulu me dire le nom. Non, Monsieur, ils ne riront point, mais ils s'empresseront peut-être — si ce n'est pas déjà fait — de profiter de mon expérience de dix ans de travail pour mettre au point et perfectionner l'aviette comme ils ont eu l'habitude de le faire pour toute ces inventions intéressantes. Et après, docteur Tant Pis, vous serez le premier à déclarer que nous ne savons pas profiter de notre avance, que nous ignorons l'art de tirer parti de nos études, etc. Vous pleurerez ces larmes de crocodile qui ont été versées vingt ans après les essais du glorieux Ader. Car vous parlez de Santos-Dumont, Brésilien notoire, mais vous oubliez Ader le Français. Cette fâcheuse omission m'aurait autorisé à ne pas vous répondre, mais je m'adresse à vous et à vos semblables pour vous demander de ne pas intervenir dans des questions que vous ignorez, lorsque, délibérément, vous cherchez à jouer le rôle d'éteignoirs vis-à-vis de vos compatriotes, tout en mettant les étrangers au pinacle Oh ! je sais que c'est tout à fait dans le tempérament de notre race, mais, je vous en conjure, attendez les échecs pour commencer à palabrer, au lieu de clamer partout qu'un succès est un revers. C'est juste au moment où je viens de gagner un prix officiel que vous venez soutenir que mes efforts ne prouvent rien. Qu'importe l'inélégance du geste, il reste simplement établi qu'on ne doit pas loyalement décourager un chercheur. Fort heureusement, dans ma longue carrière sportive, j'ai connu de semblables à-coups de la part de la foule et ne m'en suis jamais inquiété. J'ai bien l'intention de continuer. Je me contenterai de conseiller à mes détracteurs de consulter les témoins de mes *sauts* du 9 juillet. Ils apprendront ainsi qu'un *sauteur* part d'un point et est rappelé vers un autre point par un invisible aimant, qui a quelque autorité, la pesanteur tandis que dans mes *sauts*, on a distingué nettement que je parvenais par mes évolutions à remonter, à cabrer et à prolonger le *vol* des cent kilos que je transportais au-dessus du sol par mes seuls et uniques moyens.

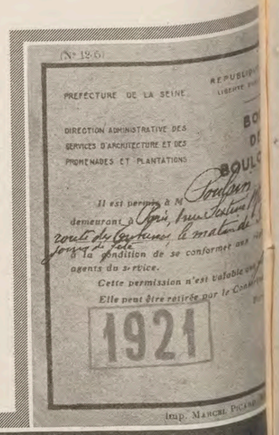
Dans un prochain essai, j'emploierai une hélice. Ce fut toujours mon intention et je prolongerai mon vol. Santos-Dumont commença par un vol d'une seconde, ne l'oublions pas, et quoiqu'en dise notre correspondant, il n'était pas susceptible d'augmenter comme il le voulait.

Et, délaissant les mécontents et autres ignares, je terminerai en vous disant « à bientôt », mais auparavant je tiens à remercier M. Robert Peugeot pour sa générosité, et M. Gradis, directeur de la maison Nieuport, ainsi que ses remarquables collaborateurs Mary et Chasserio pour l'aide efficace qu'ils ont bien voulu m'accorder dans mes travaux.

Gabriel POULAIN.

DES FEUILLES, DES AILES, DU SANG...

Tel est le titre d'un ouvrage que vient de publier l'abbé Geoffroy Tenant de La Tour. Ce livre, écrit « En souvenir d'une des cigognes » est l'histoire de la vie héroïque d'un des plus remarquables as de notre aviation de guerre : le lieutenant de La Tour. L'auteur, frère du glorieux disparu, a fait revivre cette magnifique figure de mousquetaire, et tous ceux qui n'ont pas oublié ceux de la guerre tiendront à lire « Des feuilles, des ailes, du sang.. », évangile du courage et de la chevalerie.


(N° 1265)

PRÉFECTURE DE LA SEINE

DIRECTION ADMINISTRATIVE DES SERVICES D'ARCHITECTURE ET DES PROMENADES ET PLANTATIONS

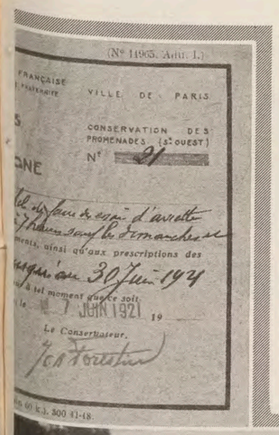
Il est permis à M. demeurant à Paris, rue Nollet, n° 20 route du Centaure, le matin du 9 juillet, de circuler à la condition de se conformer aux ordres des agents du service.

Cette permission n'est valable que jusqu'à midi.

Elle peut être retirée par le Conservateur.

1921

Imp. MARCHE POUCHIN


(N° 1965. Arr. 1.)

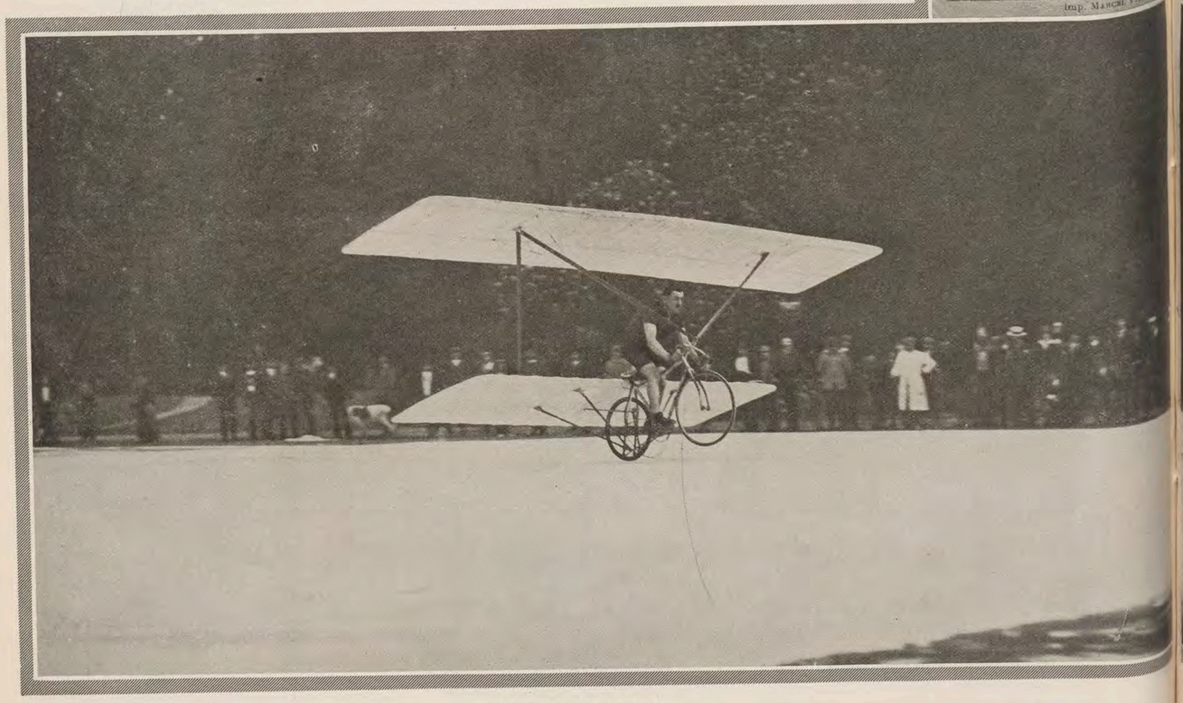
VILLE DE PARIS

CONSERVATION DES PROMENADES (2e OUEST)

N° 21

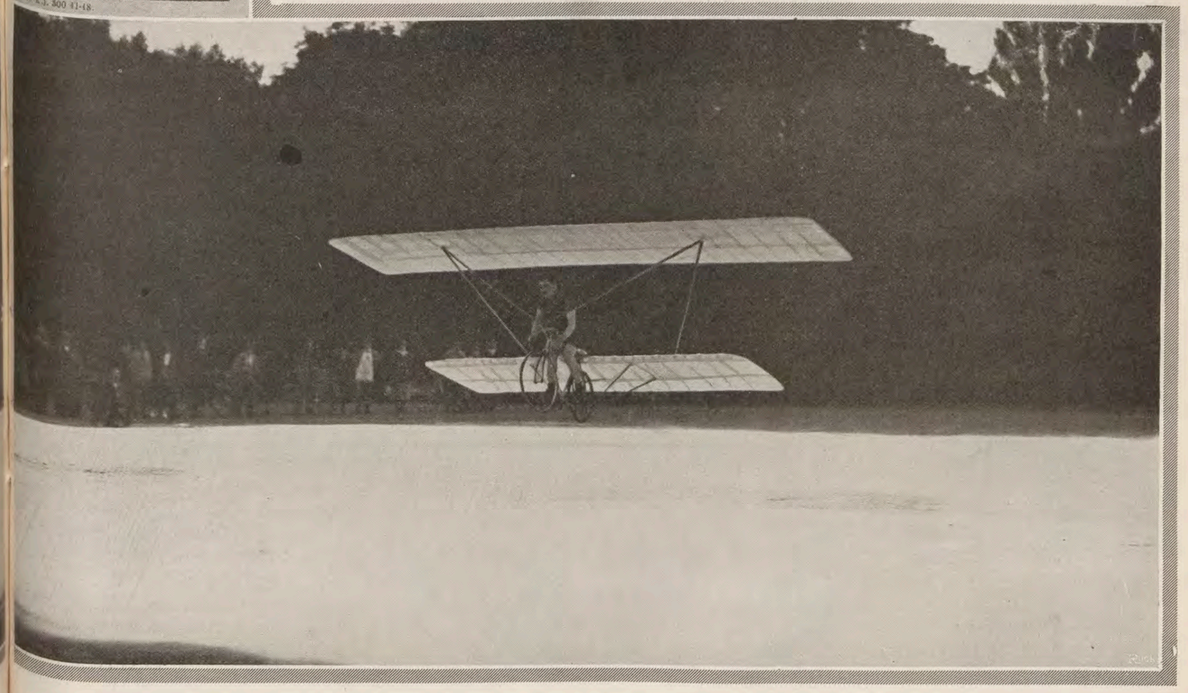
Le présent permis d'aviatter est valable jusqu'au 30 Juin 1921

Le Conservateur.



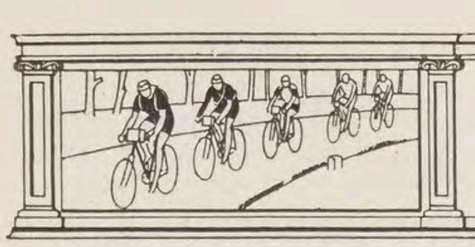
L'AVIETTE DECOLLE

La date du 9 juillet restera historique. C'est ce jour-là que, pour la première fois, officiellement, l'homme prouva qu'il pouvait se transformer en oiseau par sa propre force. Poulain, avait déjà réussi officieusement le 18 juin, mais, le 9 juillet, il gagna de façon décisive le Prix Peugeot.

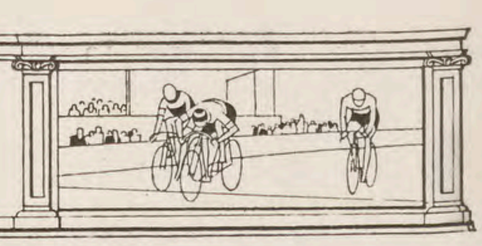


L'AVIETTE VOLE

Le Prix du Décamètre, organisé par MM. Peugeot pour encourager le vol humain, exigeait deux vols de 10 mètres, dans un sens et dans l'autre. Les 10 mètres étaient comptés à partir d'une ligne tracée sur le sol. — *En haut*, la carte officielle qui permettait à Poulain d'opérer au Bois.



Cyclisme



SCIEUR GAGNE LE XV^e TOUR DE FRANCE

Par Roger LABRIC

LA GRANDE RANDONNÉE CYCLISTE A ÉTÉ L'OCCASION D'UNE VICTOIRE TRÈS NETTE DES ROUTIERS BELGES EN 1re ET 2e CLASSES. UNE CHALEUR TORRIDE ET DES ROUTES DÉFECTUEUSES SUR L'ENSEMBLE DU PARCOURS ONT CONTRAINT LES TROIS QUARTS DES ROUTIERS A ABANDONNER

Le Belge Scieur a gagné le quinzième Tour de France, répondant exactement par son physique et ses qualités à la dure tâche imposée au vainqueur de la grande randonnée.

Depuis la guerre, le Tour semble être destiné à la Belgique : après Lambot (1919), ce fut Thys (1920) : cette année, c'est Scieur, l'an prochain si cela continue, il n'y a aucune raison pour que cela ne soit pas le tour d'Heusghem ou de Lenaers à triompher.

Notre courageux routier Barthélémy a eu beau lutter de tout son cœur et de toutes ses forces, il est tout juste parvenu à enlever une étape ; Gœthals, notre second représentant de valeur, en a gagné trois et c'est tout sur quinze étapes !

Barthélémy est troisième du classement général et il a donné tout ce qu'il a pu ; que voulez-vous qu'il fasse tout seul contre la formidable coalition belge ?

Revenons aux vainqueurs.

Les Belges, a-t-on dit, sont des machines à pousser sur les pédales, des coureurs qui agissent en force, sans art, sans finesse, sans joli jeu ; des percherons, des gaillards taillés à coup de hache et qui manient leurs vélos brutalement.

Quelle profonde erreur ?

S'il est exact qu'un Scieur ou qu'un Heusghem, sortes de colosses blonds, forment un contraste frappant avec les fines machines qui leur sont confiées, il n'est pas moins exact qu'ils pilotent celles-ci avec délicatesse et j'ajouterai même, avec finesse.

Certes la silhouette de Scieur n'a pas l'élégance de celle d'Henri Pélissier et elle nous rappelle encore moins Petit-Breton, Garrigou ou Lapize, mais le coup de pédale du Belge est fort agréable à suivre.

Aucun déhanchement disgracieux, un buste à peine incliné, une position bien calculée et un jeu de jambes extrêmement souple. Scieur ne donne pas l'impression de pousser, de se fatiguer dans l'effort, ses jambes actionnent les manivelles avec la régularité plaisante des bielles d'un moteur parfaitement réglé.

Le Belge monta toutes les côtes très facilement, résista à tous les démarrages et se disting ua au sprint quand l'occasion se présenta pour lui.

Je dirai la même chose d'Heusghem, de Lambot, de Mottiat, de Tiberghien qui, depuis le temps où ils courent sur les routes de France, se sont formés à notre école et ont appris à ne plus rouler comme des forcenés.

Le Tour de France est une épreuve terriblement dure, elle convient donc à des hommes résistants, solides, tenaces, courageux

BARTHÉLÉMY DANS LA DESCENTE DE LAFFRAY

LE PELOTON DE TÊTE DANS LES PLAINES DE LA CRAU

La dixième étape était l'occasion pour Scieur de remporter la victoire devant Luccotti et Heusghem. Barthélémy, victime au cours de l'étape de multiples crevaisons, fournit une très belle course.

La huitième étape comportait la traversée de la plaine de la Crau. Presque toute l'étape fut accomplie par un peloton compact. C'est sur la fin que Luccotti et Lambot lâchaient leurs adversaires et triomphaient.

souvent au delà des forces humaines, et les Belges naissent avec toutes ces qualités.

Ils ont aussi une sorte de calme et de résignation quand le mauvais destin de la route s'acharne après eux ; s'ils crèvent, ils réparent sans maugréer, sans pousser des jurons inutiles, puis ils remontent en selle et font la chasse au peloton, silencieux et solitaires jusqu'à ce qu'ils le rejoignent.

Nos routiers n'ont pas le même tempérament, ce sont des « pur-sang ».

C'est leur seule présence dans le Tour qui anime la grande épreuve, ils ont des « sautes » extraordinaires de forme, ils vous gagnent une étape à toute allure alors qu'on les croit éreintés, à bout de force et de souffle.

Nos champions sont fins, délicats, d'apparence fragile, mais ils ont au cœur des trésors d'énergie et de décision que n'ont pas les géants wallons et flandriens.

Souvenons-nous de l'exploit de René Potier, en 1906, dans le Ballon d'Alsace, du brio de Petit-Breton, de Garrigou, de Trousselier, de Lapize, dans maintes étapes des Tours d'avant la guerre.

N'allons même pas si loin, regardons Henri Pélissier l'an passé ; ne fut-il pas remarquablement brillant dans les premières étapes ?

Il aurait pu aller au delà de la cinquième s'il n'avait pas considéré sa tâche dans le Tour comme du « hard labour », c'est pourquoi il préféra s'abstenir cette année en compagnie de son frère Françis et du jeune Lacquehaye, leur élève.

Chez nos coureurs, ce sont les nerfs qui dominent et agissent et qui sont cause, hélas ! des multiples abandons de tous les ans, tout aussi bien qu'ils commandent aux plus beaux exploits.

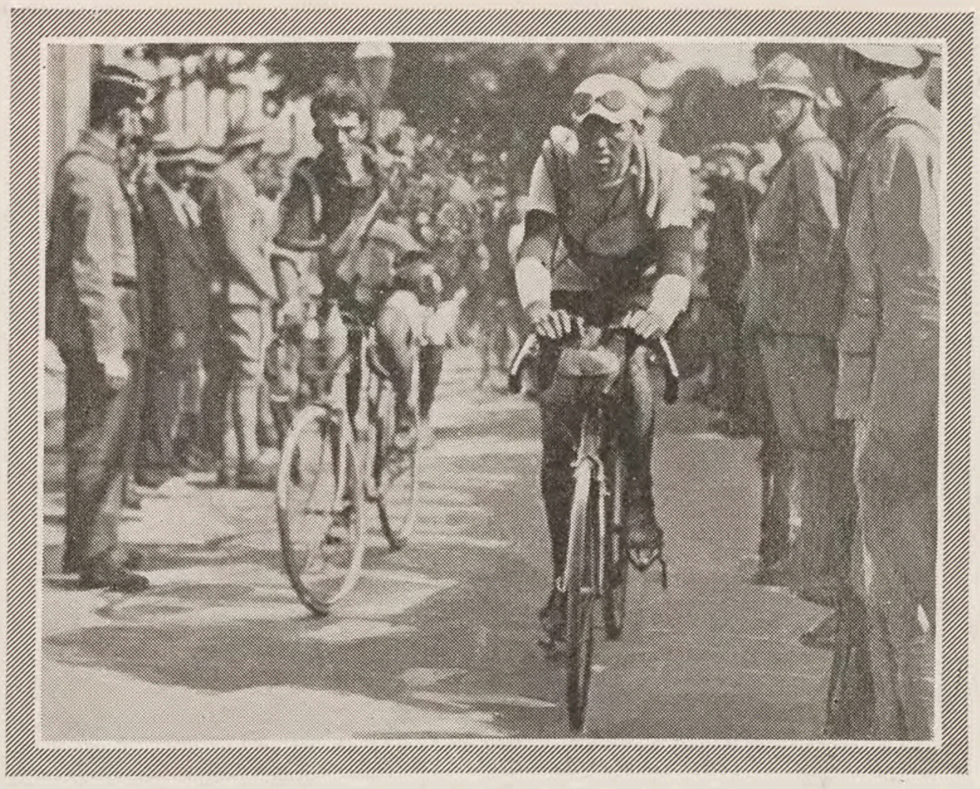
On n'y changera rien, c'est dans la race ! Contentons-nous de cette modeste fiche de consolation.

.....

Au temps où le canon tonnait dur et que l'on ne songeait pas plus au Tour de France qu'au match Carpentier-Dempsey, on voyait alors sur les routes, des compagnies bleu horizon monter aux tranchées.

Vous souvenez-vous de ces relèves ? On entrevoyait dans le silence nocturne le passage des troupes hâves, marchant en file indienne dans un même tintement de bidons et de baïonnettes entrechoqués.

Les premiers kilomètres accomplis par les routiers à chaque départ revêtaient dans la nuit ce même caractère impressionnant. On n'entend plus aujourd'hui les bidons et baïonnettes, mais on entend le bruit doux des chaînes, et, les dos bleus voûtés sous le poids du sac trop chargé se sont transformés en des dos



LUCOTTI ET HEUSGHEM A GRENOBLE

Après avoir été en difficulté au début de l'étape, le petit Italien Lucotti faisait un retour formidable et terminait à 6 m. du 1er.

SCIEUR ET MOTTIAT AU PIED DU GALIBIER

L'ascension du Galibier qui avait lieu au cours de la 11e étape, permettait à Barthélémy de prouver ses qualités de grimpeur. Il arrivait premier en haut du col, suivi de Scieur et Heusghem. Dans la descente, le Français crevait et se faisait rejoindre.

multicolores courbés sur le guidon.

Seules les musettes sont encore à la même place, en bandoulière. Les bidons sont tenus par un treillis d'acier sur le guidon. On n'entend plus le canon, mais le vent venant du large sait enfler sa grosse voix ; aux pieds des monts que la petite troupe avait mission d'escalader jusqu'aux plus hauts sommets, les torrents grondent dans les ravins avec un bruit de tonnerre.

On faisait à chaque départ l'appel de la petite troupe, et chacun répondait « présent » comme au régiment.

Les « 1re classe » étaient « logiquement » dispensés des « corvées » ; arrivés à l'étape, ils n'avaient plus qu'à prendre leur bain, bien manger et dormir ; tout était prêt pour eux, des mécaniciens s'occupaient de leurs bicyclettes.

Les « 2e classe » qui restaient plus longtemps en selle, restaient moins de temps au lit, car il leur fallait le lendemain matin revoir leur monture pièce par pièce, et la nettoyer soigneusement.

Ils partirent 140, le 26 juin, au pont d'Argenteuil, ils revinrent 39 ; les trois quarts sont restés sur la route, c'est dire combien la petite armée a pu souffrir de la bataille.

Que nous réserve 1922 ?

Du nouveau très probablement en ce qui concerne le règlement du prochain Tour de France.

Sans doute, reverrons-nous la lutte des marques et l'ancien système, le bon, sera accueilli avec plaisir par tous les sportsmen.

On parle déjà dans les milieux bien informés de la participation assurée d'une marque automobile populaire et « chevronnée » pour bien préciser, qui fabriquerait des bicyclettes cet hiver et qui formerait une équipe de coureurs hors ligne, dont les deux frères Pélissier. Ce ne sont que des bruits qui courent, mais ce sont des bruits sérieux ; souhaitons donc qu'ils se réalisent le plus tôt possible dans l'intérêt, non seulement du Tour de France, mais du sport cycliste en général.

CE QUE FURENT LES QUINZE ÉTAPES

Première étape. — Le première étape se courait sur les 388 kilomètres en montagnes russes assez prononcées de Paris-Le Havre.

L'itinéraire du Tour empruntait bravement le chemin des écoliers, puisque pour gagner le Havre, les routiers passaient par Abbeville, Le Tréport et Dieppe.

C'est à partir de cette ville que se joua la course. Le peloton resté compact jusqu'alors fut violemment secoué par des démarrages incessants de Barthélémy, Mottiat et Bellenger.

VUE GÉNÉRALE DU GALIBIER

L'étape Grenoble-Genève, la plus dure des étapes alpines, comprend l'ascension du Lautaret (2.058 m.), du Galibier (1.650 m.), et des Arravis (1.470 m.). Comme chaque année, l'escalade du Galibier a donné lieu à de belles luttes. Barthélémy s'y montrait le meilleur.

Le jeune Pétouille fit aussi de jolies choses jusqu'à Saint-Valéry-en-Caux où une chute le mit hors combat. Pétouille de toute façon n'apparaît pas taillé pour un Tour de France.

Le Belge Mottiat enleva la première étape arrivant seul au Havre en 15 h. 28 m. 10 s. et précédant Barthélémy de deux minutes; suivaient dans l'ordre : Scieur, Dejonghe, Heusghem, Godard, Christophe et Muller; ce dernier fut premier de la seconde classe, vingt routiers étaient éliminés.

Deuxième étape. — Du Havre à Cherbourg, en passant par Rouen et en longeant la côte où se suivent des plages fleuries, les routiers disputèrent le 28 la seconde étape qui comportait 364 kilomètres. Parcours rendu assez dur par le vent qui souffle toujours violent, venant du large.

Bellenger triomphe brillamment en 13 h. 7 m. 50 s., battant Scieur et Heusghem dans l'ordre et de 4 bonnes minutes.

Venaient ensuite Gerbaud, F. Sellier (premier de la deuxième classe), Alavoine, Dhers, Dejonghe et Lucotti. Scieur passait en tête du classement général et 15 routiers étaient éliminés; *total* : 35 *abandons*.

Troisième étape. — Partis le 30 juin à 2 heures du matin de Cherbourg sous une pluie battante, les coureurs menèrent rondement la troisième étape dont les 405 kilomètres empruntent des routes au sol très dur. Scieur, voulant consolider sa première place du classement général, arrivait seul au vélodrome de Brest en 15 h. 8 m. 45 s. précédant Barthélémy de 9 minutes.

Venaient ensuite Bellenger, H. Heusghem, Coomans, Christophe, Chassot, Dejonghe et Belvaux (premier de la deuxième classe). Scieur était en tête du classement général avec 43 h. 54 m. 39 s. et 12 routiers étaient éliminés ; *total : 47 abandons*.

Quatrième étape. — Les étapes longues étaient commencées. De Brest aux Sables-d'Olonne, il y a 412 kilomètres que les routiers avaient mission de couvrir le 2 juillet.

Cette quatrième étape fut assez monotone dans son ensemble. Après Nantes, Barthélémy tenta de se sauver en compagnie de Dhers et Lambot, mais Mottiat eut un retour extraordinairement vite, rejoignit les fuyards et triompha en 15 h. 31 m. 41 s., battant Lambot et Dhers d'une minute (ce dernier premier de la deuxième classe) ; venaient ensuite Gœthals, Bellenger, Lucotti, Barthélémy, Scieur, Tiberghien, Javaux. Scieur conservait la tête du classement général et 5 routiers étaient éliminés ; *total : 52 abandons*.

Cinquième étape. — Autre étape de longue haleine que Les Sables-Bayonne avec ses 482 kilomètres et la monotone traversée des Landes aux pins parfumés.

Les routiers partirent le dimanche 3 juillet à 10 heures du soir, eurent un peu de pluie, beaucoup de vent et de la poussière sur la fin du parcours.

Mottiat enleva l'étape en 18 h. 47m. 26 s., battant dans l'ordre: Scieur, Sellier (premier de la deuxième classe), Christophe, Despontin, Lambot, Tiberghien, Bellenger.

Scieur, merveilleux de régularité, consolidait ainsi sa première place du classement et 2 routiers étaient éliminés ; *total : 54 abandons*.

(Notons qu'aux pieds des Pyrénées, Masson, Thys, Rossius, Vermandel, Jacquinot, Louis Heusghem, Juseret et Alavoine, n'étaient plus en course.)

Sixième étape. — C'est dans Bayonne-Luchon que devait se faire la forte sélection. Cette étape est terrible avec l'ascension du Tourmalet et des autres grands cols pyrénéens.

Elle se disputa par une chaleur torride, les routiers ne trouvaient un peu de fraîcheur qu'aux sommets des monts et Scieur dut se cramponner ferme dans cette première étape de montagne, n'étant pas dans un très bon jour.

Le 6 juillet, les rescapés montaient à l'assaut des Pyrénées et la petite armée des isolés devait être durement frappée.

C'est le grand Heusghem qui arrivait seul à Luchon, en 15 h. 9 m. 36 s., précédant de 24 minutes son compatriote Dejonghe qui fit une très belle course ; Scieur était troisième, puis venaient : Barthélémy, Lucotti, Lambot, Leenaers (premier de la deuxième classe), Bellenger, Tiberghien.

Scieur gardait la tête du classement, malgré un beau retour d'Heusghem et 21 routiers étaient éliminés.

Parmi eux, 19 coureurs de seconde classe qui, perdus dans la montagne en pleine nuit, se présentèrent au contrôle après les délais. *Total des abandons : 75*.

La septième étape. — L'étape Luchon-Perpignan comportait, elle aussi, l'ascension de quelques cols assez rudes, mais elle était moins pénible que sa devancière.

Les vaillants encore en course couvrirent les 323 kilomètres, le 8 juillet, sous un soleil de plomb. Il faisait si chaud qu'on vit à maintes reprises les hommes de tête descendre de vélo et faire la trempette dans les sources et s'arroser mutuellement aux fontaines.

Mottiat remporta une nouvelle victoire en 12 h. 58 m. 15 s., battant au sprint : Barthélémy, Heusghem, Tiberghien, Scieur, Dejonghe, Lambot, Leenaers (premier de la deuxième classe), Despontin, Lucotti.

Seul, Bellenger malade abandonnait au cours de cette étape après laquelle Scieur était toujours premier du classement général. *Total des abandons : 76*.

La huitième étape. — Les Pyrénées étaient franchies et le 10 juillet, les infatigables coureurs entreprenaient l'étape de la chaleur, entrant en pleine fournaise dans la traversée de la Crau.

Étape rude et longue accomplie sous un soleil de feu pendant les 411 kilomètres qui séparent Perpignan de Toulon. C'est après La Ciotat que se joua la course, et Lucotti se sentant chez lui fit une

GOETHALS, SCIEUR ET BARTHÉLÉMY DANS LE GALIBIER

Les positions en haut du col géant étaient les suivantes : 1er Barthélémy ; 2e Heusghem, à 55 secondes ; 3e l'isolé Collé, à 1 minute 20 ; 4e Scieur, à 5 minutes 35 ; 5e Leenaers et Sellier, à 5 minutes 40 ; 7e Lucotti, à 6 minutes 20 ; 8e Gœthals, à 7 minutes 55. Le peloton se reformait dans la descente et l'arrivée à Genève se faisait au sprint. Sept routiers y prenaient part.

fort belle performance démarrant violemment avec Lambot dans sa roue ; au sprint, l'Italien se montrait le meilleur et gagnait l'étape en 16 h. 6 m. 51 s. Venaient ensuite : Mottiat, Scieur, Gœthals, H. Heusghem, Sellier (premier de la deuxième classe), Tiberghien.

Scieur conservait toujours la tête du classement, précédant Heusghem de 5 minutes.

Christophe disparaissant au cours de cette étape, *le nombre des abandons était porté à 77.*

La neuvième étape. — Courte et agréable promenade était l'étape qui conduisait de Toulon à Nice, aux bords fleuris de la Grande Bleue, les géants de la route.

Étape facile ne comprenant comme sérieuse difficulté que la boucle de Sospel à escalader.

Lambot triomphe aisément en 11 h. 26 m. 9 s., devant Leenaers (premier de la deuxième classe), Scieur, Lucotti, Barthélémy, Heusghem, Belvaux, Amenc.

On remarquera l'extrême régularité et la course raisonnée de Scieur toujours aux premières places et qui à Nice améliorait encore son classement sur Heusghem. 3 routiers étaient éliminés dans cette étape ce qui portait à 80 *le nombre des abandons.*

La dixième étape. — De Nice à Grenoble (333 kilomètres), les coureurs entreprirent le jour de la Fête nationale le premier assaut des Alpes. Scieur après avoir été handicapé au début de l'étape avait été lâché par Barthélémy et Heusghem qu'il rattrapa peu avant l'arrivée, ayant repris l'avantage à la sortie du col d'Allos.

Scieur arriva tout seul à Grenoble, couvrant l'étape en 14 h. 2 m. 30 s., derrière lui se classait : Lucotti, Heusghem, Barthélémy, Dhers (premier de la deuxième classe), Tiberghien, Despontin, Mottiat.

Scieur était toujours premier du classement général mettant 22 minutes d'écart entre lui et le colosse Heusghem.

Deux autres routiers étant éliminés, le *nombre des abandons était porté à 82.*

La onzième étape. — Le Galibier est un des points fameux du Tour, et constitue l'obstacle sérieux de la onzième étape Grenoble-Génève, dont les routiers accomplirent les 325 kilom., le 16 juillet.

Barthélémy fit une course splendide de brio et de décision.

Dès le col du Lautaret il se montra le meilleur, il fut le seul à monter sur ses pédales les 11 kilomètres du Galibier, s'adjugeant même le record de la montée en 34 minutes.

Mais la malchance s'acharna encore sur Barthélémy, il creva deux fois, cassa des rayons ; quand il put remettre sa machine sur pied, il avait 16 minutes de retard sur le peloton qui l'avait rattrapé et passé.

Barthélémy, avec son courage habituel, fit la chasse au peloton qu'il rejoignait non loin du but et c'est Gœthals qui triomphait au sprint en 14 h. 4 m. 13 s. devant Barthélémy, Lucotti, H. Heusghem, Leenaers (premier de la deuxième classe), Scieur, Collé, — qui fit une course remarquable — Leroy, Sellier.

Le Galibier faisait deux victimes et le *total des abandons était porté à 84 routiers depuis Paris.*

La douzième étape. — Elle se courut de Genève à Strasbourg le 18 juillet, et fut l'occasion d'une belle victoire très méritée de notre brave champion Honoré Barthélémy. Celui-ci une fois dans la plaine d'Alsace sut mettre un grand développement au bon moment et démarra habilement, emmenant dans sa roue Heusghem et Scieur qu'il réglait dans cet ordre à l'emballage dans le temps très remarquable de 15 h. 7 m. 53 s. pour les 371 kilomètres du parcours.

Venaient ensuite Belvaux (premier de la seconde classe), Lucotti, Mottiat, Sellier, Dhers, Tiberghien.

Scieur conservait toujours la tête du classement et on ne signalait aucun abandon à cette étape.

La treizième étape. — De Strasbourg à Metz (300 kilomètres), se disputait le 20 juillet, la treizième étape, encore une des plus faciles!

A la suite des incidents de la veille, les commissaires crurent bon de se montrer sévères et firent partir les deux pelotons avec un intervalle de deux heures.

Les deuxième classe s'envolèrent à 2 heures du matin et les première classe à 4 heures.

Les isolés poussèrent comme des fous et firent un meilleur temps que leurs aînés.

Sellier de ce fait enleva l'étape en 10 h. 8 m. 30 s. devant ses camarades Leenaers, Muller, Coppens. Gœthals fut premier des première classe, en 10 h. 41 m. 52 s. devant Lucotti, Barthélémy, Mottiat, Tiberghien, Heusghem, Scieur et Lambot dans le même temps.

Les deuxième classe enlevaient donc l'étape et Scieur conservait malgré tout sa place de leader. Aucun abandon ne fut signalé.

La quatorzième étape. — Elle se déroule le vendredi 22.

Celle-ci a la particularité de se disputer sur un parcours long, monotone et dévasté. Elle comporte de Metz à Dunkerque la traversée du Nord et 150 bons kilomètres de mauvais pavés néfastes aux machines.

C'est dans cette étape que Petit-Breton en 1913, et Christophe en 1919, perdirent le Tour de France par suite d'accidents survenus à leur bicyclette.

Le même malheur faillit cette année arriver à Scieur qui brisa une roue au passage à niveau d'Hirson, mais un cycliste complaisant le tira d'affaire. A l'exception de Belvaux, qui lâcha pied dans les Ardennes, sans motif plausible, les trente-huit vaillants arrivèrent sans encombre dans la cité chère à Jean Bart.

Gœthals se classa premier battant à l'emballage Lucotti, Sellier (premier de la deuxième classe), Tiberghien, Despontin, Mottiat, Heusghem et Scieur.

Ce dernier était à Dunkerque toujours premier du classement et la disparition de Belvaux portait à 85 *le nombre des abandons.*

La quinzième et dernière étape!—Ce fut une véritable apothéose pour les routiers que la dernière étape qu'ils disputèrent, le 24 juillet, par un beau dimanche.

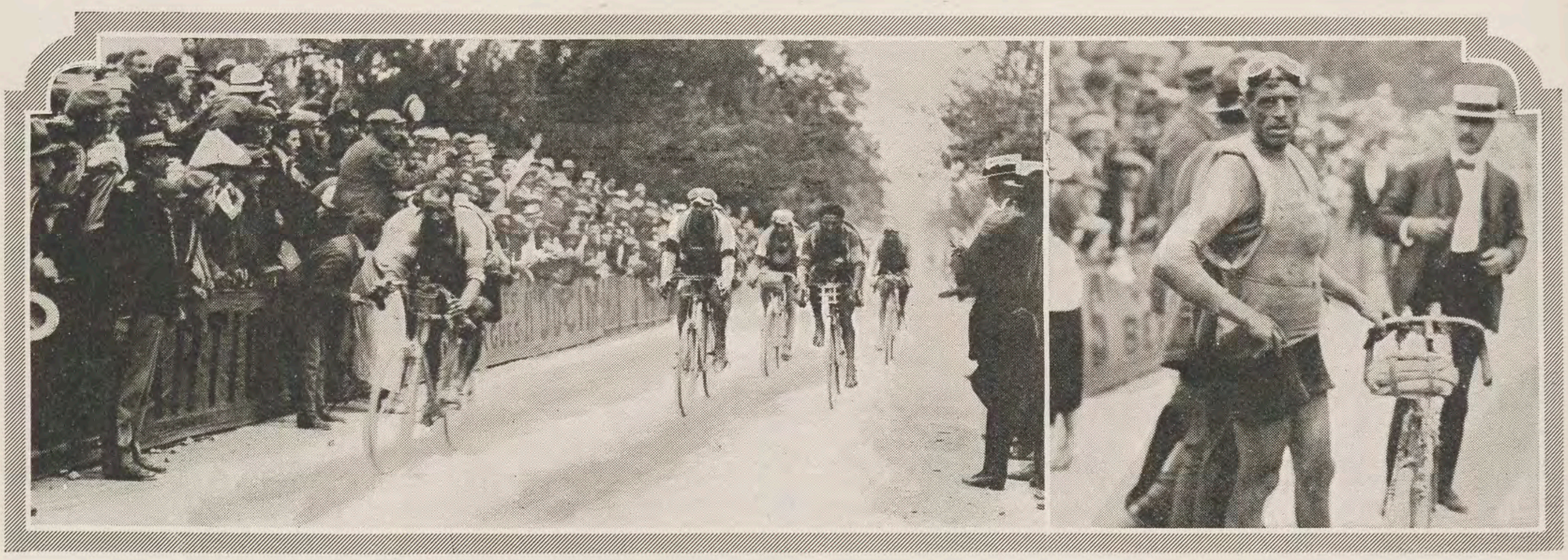
Il y eut sur la route de la pluie, du vent et beaucoup de monde pour acclamer les trente-huit rescapés qui, tous, arrivèrent au Parc des Princes de bonne heure.

De Dunkerque à Paris, il y a 340 kilomètres que les premiers franchirent en 15 h. 25 m. 9 s., c'est Gœthals qui triompha au sprint d'un imposant peloton de dix-sept coureurs.

Derrière lui se classaient : Lucotti, Tiberghien, Heusghem, Mottiat, Leenaers (premier des isolés), Despontin, Muller, etc.

Scieur, qui avait crevé trois fois, n'arrivait au Parc que dix-huitième mais exactement trois minutes après le peloton, ce qui lui permit de garder la première place facilement.

Des 123 routiers partis de Paris, 38 touchaient au but, joli chiffre en comparaison de l'an passé !



GOETHALS GAGNE LA 11e ETAPE AU SPRINT

La onzième étape Grenoble-Genève voyait à l'arrivée un peloton de 7 routiers. Le calaisien Gœthals triomphait facilement au sprint devant Barthélémy, Lucotti, et l'isolé Lenaers.

SCIEUR, 1er DU TOUR DE FRANCE

Premier du classement général dès la 2e étape, le belge Scieur conservait la tête jusqu'à la fin.

LE CLASSEMENT GÉNÉRAL

1. Léon Scieur, 221 h. 50 m. 26 s.; 2. Hector Heusghem, 222 h. 9 m. 2 s.; 3. Honoré Barthélémy, 223 h. 51 m. 26 s.; 4. Luigi Lucotti; 5. Hector Tiberghien; 6. Victor Leenaers, 1er de 2e classe, 226 h. 44 m. 49 s.; 7. Léon Despontin, 2e de 2e classe, 226 h. 52 m. 20 s; 8. Camille Leroy; 9. Félix Gœthals; 10. Firmin Lambot; 11. Louis Mottiat; 12. Eugène Dhers; 13. Henri Ferrara; 14. Noël Amenc; 15. Joseph Muller; 16. Félix Sellier; 17. Henri Collé; 18. Enrico Sala; 19. Guillaume Cecherelli; 20. Auguste Meyer; 21. Benjamin Javaux; 22. Pierre Hudsyn; 23. Normand; 24. Dorfeuille; 25. Raboisson; 26. Deloffre; 27. Ernest Paul; 28. Roy; 29. Parel; 30. Coppens; 31. Kienlen; 32. Pothier; 33. Roquebert; 34. Constantin; 35. Cento; 36. Kamm; 37. Alpini; 38. Catelan, 284 h. 10 m. 23 s.

La moyenne de Scieur fut de 24 km. 720 à l'heure, celle de Catelan de 19 km. 296 à l'heure.

QUELQUES CHIFFRES

Voici le palmarès des gagnants d'étape du Tour 1921 :

Mottiat	4
Scieur	2
Gœthals	3
Barthélémy	1
Lucotti	1
Bellenger	1
Heusghem	1
Lambot	1
Sellier	1
Total	15 étapes.

L'INTERVIEW DE SCIEUR

Dès sa descente de machine, j'ai pu causer quelques minutes avec Scieur, la vainqueur de la grande randonnée, la révélation de l'année.

L'excellent routier, dont personne n'aurait osé prévoir le succès avant le départ, me dit toute sa joie d'avoir triomphé :

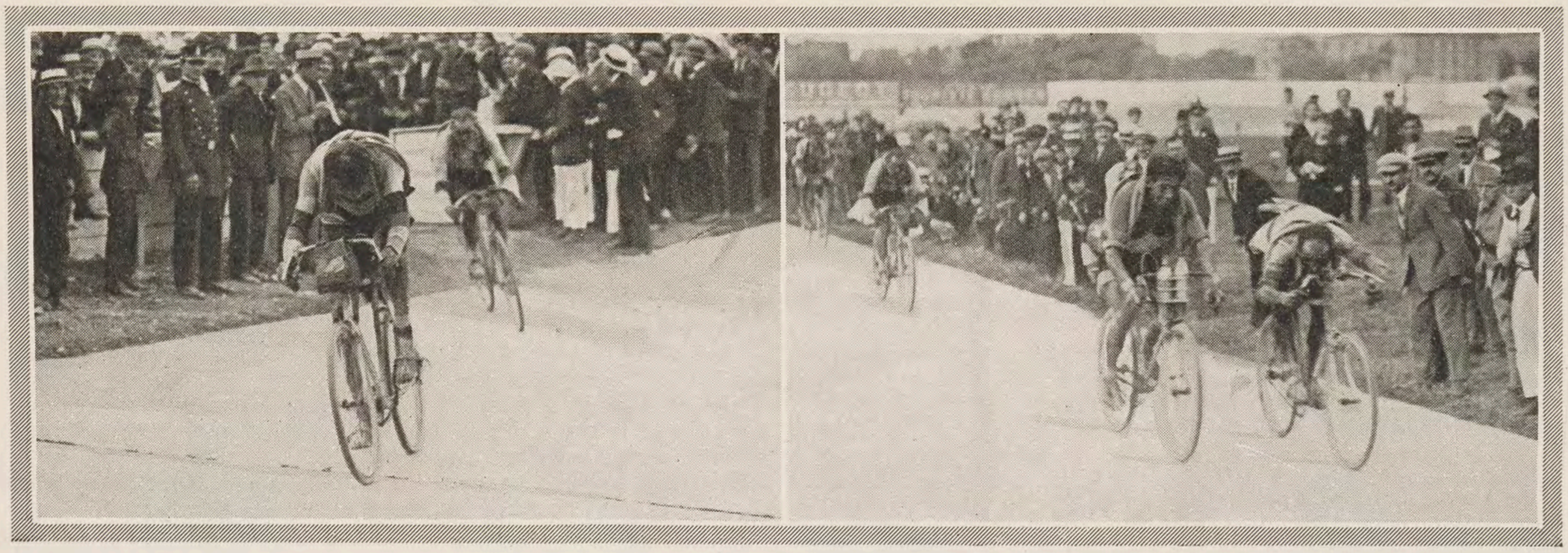
« C'est à partir de Brest que j'ai senti que je pouvais prendre la course en mains et dès lors j'apportai à mon effort la plus extrême régularité.

« Je tâchais d'être de toutes les arrivées, je n'ai jamais eu la prétention de battre mes camarades au sprint, car j'en sais un bon nombre plus vites que moi, mais j'ai réussi par ma tactique à ne pas perdre de précieuses minutes au classement général, ce qui est le principal pour le leader du Tour. J'ai beaucoup admiré le courage de votre grand champion Barthélémy et les beaux efforts de Gœthals qui ont été de sérieux adversaires pour moi.

« Je suis bien heureux de ma victoire, car c'est pour nous, Belges, un grand bonheur de gagner le Tour de France et surtout de connaître l'accueil si enthousiaste et si aimable de la population française. »

Et sur ces mots de reconnaissance le vainqueur du Tour de France 1921 me tend la main qui lui reste libre, car l'autre tient un immense bouquet aux couleurs belges, et tandis que la *Brabançonne* retentit triomphale, jouée par toutes les fanfares, je distingue deux grosses larmes qui descendent lentement le long des joues noirâtres et plus creusées soudain par l'émotion que par le formidable effort !

Roger LABRIC.



L'ENTRÉE DES PREMIERS AU PARC DES PRINCES

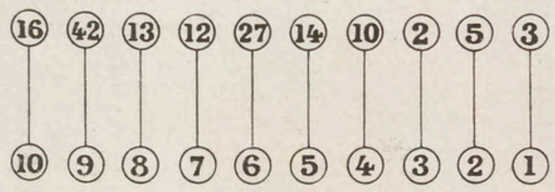
La derniére étape de la grande randonnée ne changeait en rien le classement général, tous les coureurs terminant presque ensemble.

LA DERNIÈRE ARRIVÉE

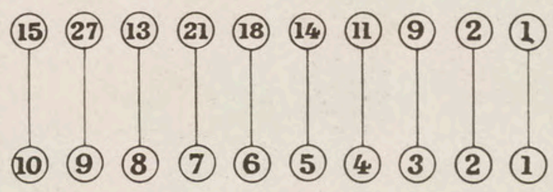
Gœthals, Lucotti, Tiberghien et Heusghem débouchaient les premiers au Parc des Princes. Gœthals était premier battant de peu Lucotti.

LA POSITION DES LAURÉATS DU TOUR DE FRANCE DANS LES QUINZE ÉTAPES

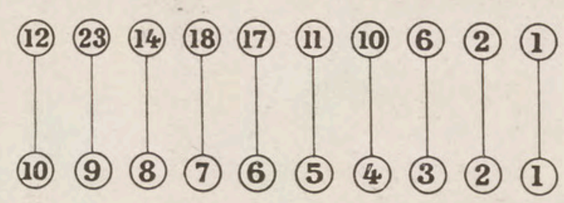
1ère ÉTAPE (le Havre)



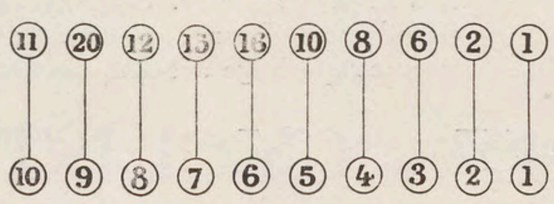
2ème ÉTAPE (Cherbourg)



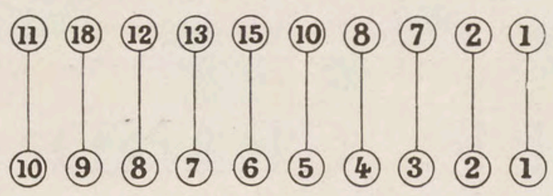
3ème ÉTAPE (Brest)



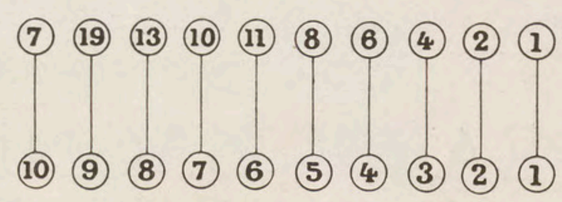
4ème ÉTAPE (les Sables)



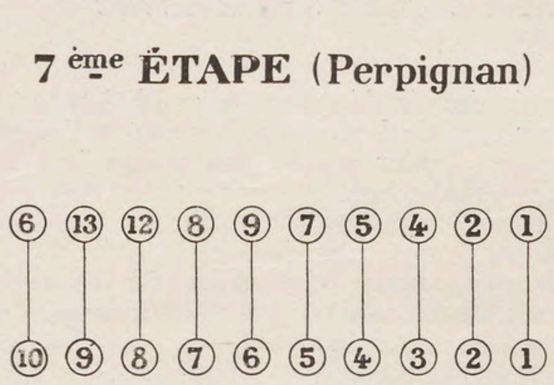
5ème ÉTAPE (Bayonne)



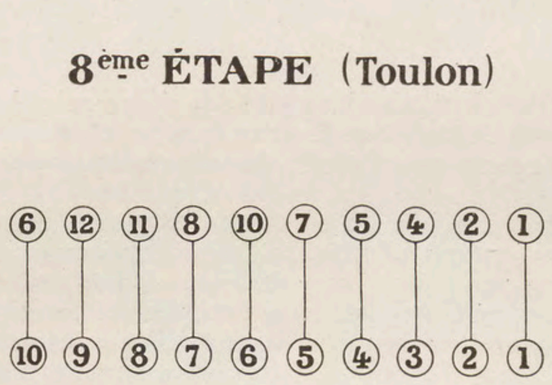
6ème ÉTAPE (Luchon)



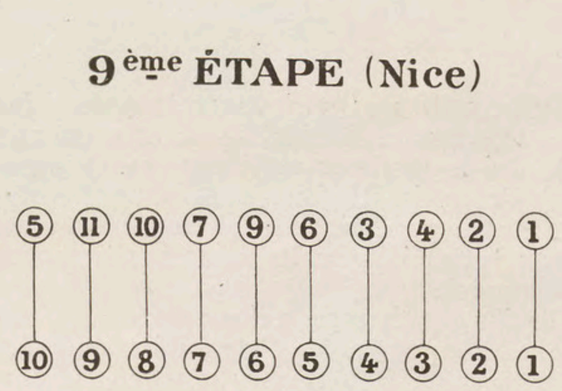
7ème ÉTAPE (Perpignan)



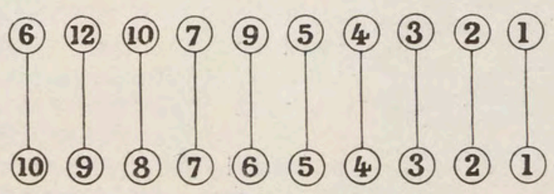
8ème ÉTAPE (Toulon)



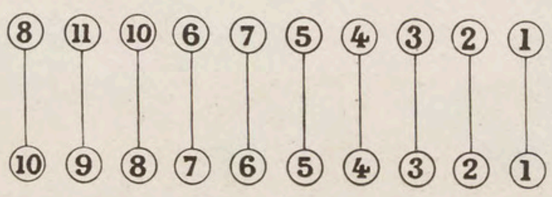
9ème ÉTAPE (Nice)



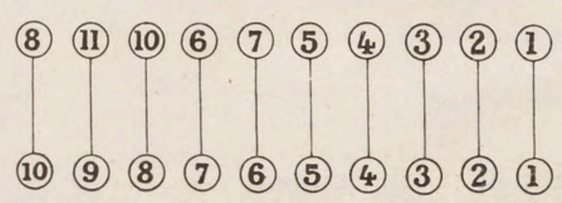
10ème ÉTAPE (Grenoble)



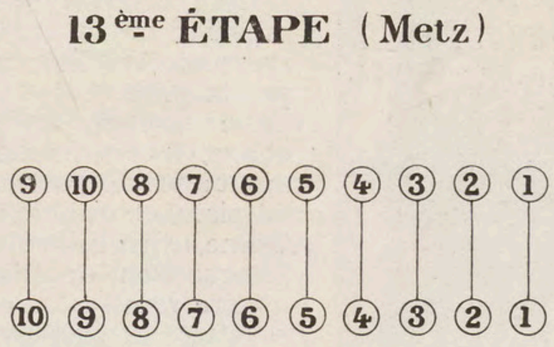
11ème ÉTAPE (Genève)



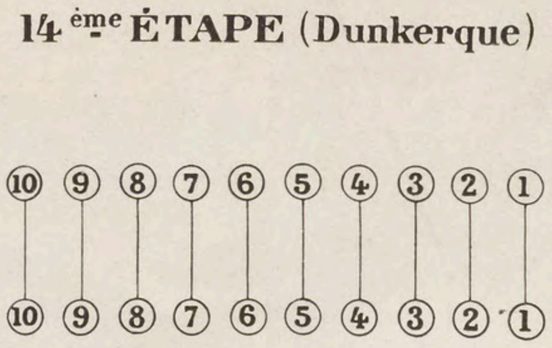
12ème ÉTAPE (Strasbourg)



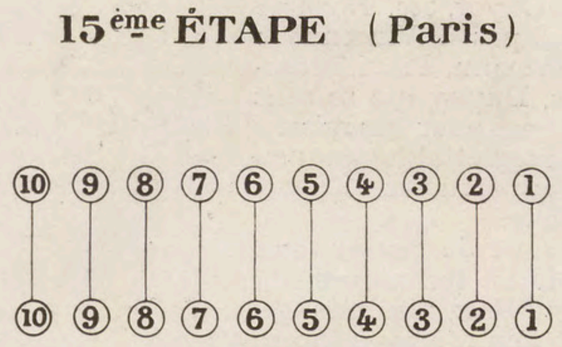
13ème ÉTAPE (Metz)



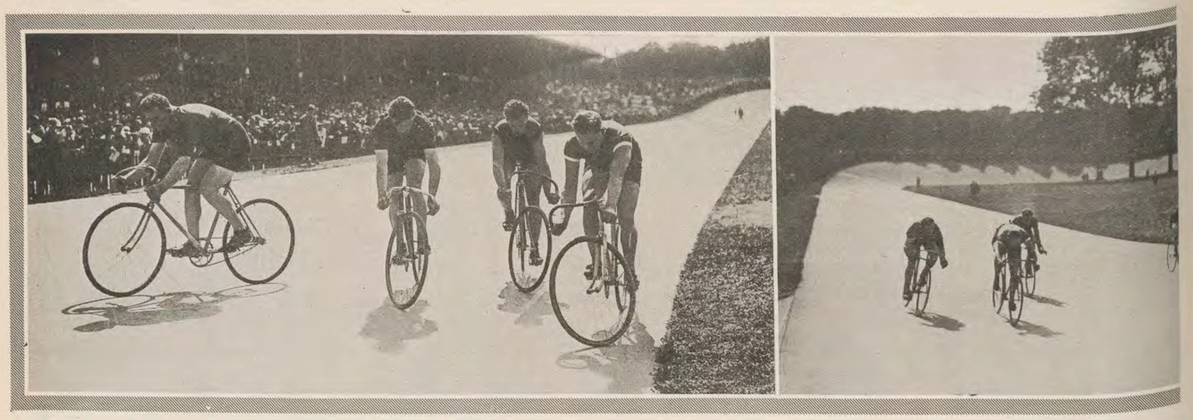
14ème ÉTAPE (Dunkerque)



15ème ÉTAPE (Paris)



Par le tableau ci-dessus, le lecteur se rendra compte des positions des dix premiers du classement général à chaque étape. Ceux-ci sont : 1. Scieur ; 2. Heusghem ; 3. Barthélémy ; 4. Lucotti ; 5. Tiberghien ; 6. Leenaers ; 7. Despontin ; 8. Leroy ; 9. Gœthlas ; 10. Lambot. — La première ligne de chiffre indique la place de chaque coureur occupée au classement général final, avec au-dessus la place de ces mêmes concurrents de chaque étape. C'est ainsi que Scieur, 1er du Tour, était 3e au Havre, 1er à Cherbourg, 1er à Brest.



LE SUR-PLACE, PEU APRÈS LE DÉPART DE LA FINALE

La finale du Grand Prix cycliste de Paris réunissait quatre coureurs étrangers : l'Australien Spears, l'Italien Moretti, le Belge Jean-Louis et le Hollandais Leene. Ils avaient tous éliminé les Français où, seul, Gabriel Poulain, pour sa rentrée, avait pu résister dans les demi-finales.

A 100 METRES

Les Français Tixier, Sergent, Poulain et Louet premiers par Leene, les deux autres par Moretti. Qui prouve qu'actuellement nos sprinters sont inférieurs.

SPEARS GAGNE LE GRAND PRIX CYCLISTE

Par Roger LABRIC

LE GRAND PRIX DE PARIS NOUS A PROUVÉ QUE LE VAINQUEUR SPEARS N'ÉTAIT PLUS LE CHAMPION DE L'ANNÉE DERNIÈRE ET QUE LES SPRINTERS FRANÇAIS SONT ACTUELLEMENT DE CLASSE INFÉRIEURE

AUCUN de nos sprinters n'a figuré dans la finale. Gabriel Poulain s'est montré le meilleur et le plus tacticien des Français. Il faut absolument reconstituer notre pépinière de champions si nous voulons lutter contre les coureurs de vitesse de l'étranger.

Bellivier est champion des amateurs, Canteloube et Guyot sont champions militaires.

L'Australien Bob Spears n'a pas eu grand mal à inscrire pour la seconde fois son nom au palmarès du Grand Prix de la Ville de Paris.

Sa qualité et sa forme actuelles, par rapport à celles des meilleurs sprinters du moment, en faisaient le grand favori.

Spears justifia pleinement la confiance qu'on lui accordait, mais ne triompha pas très facilement dans la finale.

La Belgique nous avait envoyé : Degraeve, Jean-Louis, van Bever, Otto; l'Italie : Moretti; le Danemark : Ellegaard ; l'Australie : Orth, Halpin; la Hollande : Leene, et la France avait désigné : Sergent, Gabriel Poulain, Schilles, Peyrode, Louet, Duclair, Paul Didier, Wailliez, Guyot, etc. Nous ne vîmes pas à Vincennes : Kauffmann, Piani, Moeskops, Dupuy qui se sont abstenus pour des raisons aussi regrettables que peu en rapport avec le sport cycliste.

Avant de passer aux résultats techniques du Grand Prix, résultats qui sont loin d'être à notre honneur, puisque aucun sprinter français ne s'est trouvé dans la finale, nous ferons aujourd'hui une amère constatation.

Nous n'avons actuellement personne en pure vitesse: notre pépinière de sprinters est absolument vide de grands champions, c'est triste à dire, mais c'est ainsi!

Sergent nous avait donné quelque espoir, mais depuis sa maladie il semble qu'il ne retrouvera jamais sa forme d'antan. Schilles a des jambes admirables, mais il lui manque la tête pour courir vite et bien. Louet est irrégulier, on en a fait trop tôt une étoile et si le sprinter tourangeau a de belles victoires à son actif, il compte aussi quelques défaites qui sont inexcusables pour un champion. Wailliez, Guyot sont deux jeunes qui promettent, ils ont bien couru jusqu'ici, mais ils ont pas mal à travailler encore. Paul Didier ne semble jamais devoir dépasser sa condition actuelle. Je préfère de beaucoup le style et l'allure de Duclair. Tixier a fait une bonne impression et doit se distinguer encore s'il sait se perfectionner, il aun beau démarrage, très soutenu pendant longtemps.

Dupuy, notre champion de France, qui s'était abstenu de courir à Vincennes, — à cause des faux départs, — aurait-il amené le maillot tricolore à la finale ? Sincèrement, et malgré toute mon estime pour lui, je ne le crois pas.

Peyrode aurait dû faire mieux, c'est un des hommes actuels que nous devons suivre avec le plus d'intérêt, mais il n'est pas chançard et c'est une crevaison qui l'empêcha uniquement de gagner sa série.

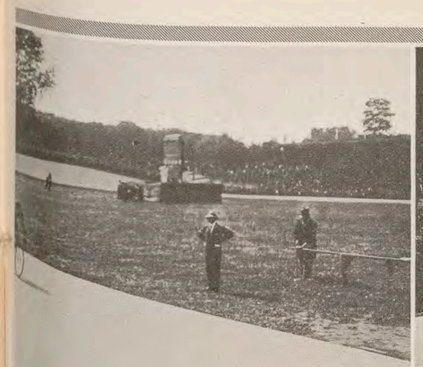
Le meilleur Français du Grand Prix fut, sans contredit, Gabriel Poulain.

Le champion au maillot vert fit à Vincennes une rentrée éblouissante, et fut le roi de la tactique. Le premier jour, Poulain, enfermé au cours d'une formidable « combine » montée par les figurants au service de l'Australien Halpin, ne put que terminer troisième de sa série ; mais il allait se méfier par la suite.

Le samedi, au repêchage, Gabriel Poulain qui avait à peine quatre jours de piste, et qui, le matin même, avait enlevé le Prix Peugeot en décollant à quatre reprises avec son aviette, se classait brillamment premier dans le repêchage des demi-finales en réglant Schilles, Peyrode, Didier, etc. dans un rush impressionnant. Poulain a aujourd'hui 37 ans : s'il n'a pas encore retrouvé ses jambes d'avant-guerre, ce qui ne saurait tarder avec plus d'entraînement, il n'a par contre rien perdu de sa merveilleuse tactique dont il est resté maître. Ses courses des deux dernières journées du Grand Prix prouvèrent qu'il était encore le grand champion de jadis et que bien de nos étoiles actuelles pourraient aller encore à son école.

LES VAINQUEURS DES TROIS RÉUNIONS

De gauche à droite : Canteloube, champion de France militaire sur route; Bellivier vainqueur du Grand Prix amateur; Guyot, champion de France militaire piste; l'Australien Spears, gagnant pour la seconde fois, du Grand Prix de Paris.



DU POTEAU

étaient éliminés dans les demi-finales. Les deux Aucun de nos représentants ne parvenait à ga-

L'ARRIVÉE DU GRAND PRIX CYCLISTE

Après un temps de sur-place, Jean-Louis tentait de s'échapper. A la cloche, Leene était premier devant Jean-Louis, Spears et Moretti. Aux 200 mètres, Spears démarrait et l'emportait devant Moretti, Leene et Jean-Louis, dans l'ordre. Le vainqueur semblait moins redoutable qu'en 1920.

De même que sur route, avec Petit-Breton et Faber, on ne nous rendra jamais des Friol et des Hourlier, ces chères gloires de la piste qui ne sont plus.

Du côté étranger, nous eûmes cette année encore une dure leçon. Spears fut le meilleur, et s'il n'a pas montré tant de facilité et tant de souplesse à triompher qu'en 1920, il n'a pas moins gagné le Grand Prix en véritable champion qu'il est.

Spears, par sa manière de courir, son flegme et sa belle silhouette athlétique, qui nous rappelle un peu le regretté Boyau, a conquis chez nous une certaine popularité et sa victoire fut presque aussi applaudie que l'aurait été celle d'un des nôtres.

Moretti a été fort brillant. Aurait-il retrouvé ses jambes ?

Après avoir enlevé sa série de haute lutte, l'Italien est parvenu jusqu'à la finale où il fit très bonne figure, finissant deuxième.

Leene aurait dû être second. Le sprinter hollandais n'a pas semblé dans un de ses bons jours.

Jean-Louis qui avait conquis le repêchage des demi-finales, se classe quatrième, il ne pouvait prétendre à mieux.

Le vieux champion Ellegaard a fait tout ce qu'il a pu, mais ses jambes ne sont pas inusables, il le sait bien d'ailleurs. Van Bever, Otto, Degraeve, Halpin et Orth ont été à peu près les mêmes dans la bataille : les uns ont manqué de tactique, les autres de vitesse, et du lot international précité, je ne retiens que Degraeve qui a produit l'impression d'être un homme d'avenir et d'avoir réellement de la classe.

Dans l'ensemble du Grand Prix, — séries, demi-finales et multiples repêchages, oh ! pourquoi tous ces repêchages, — le lot étranger s'est montré en somme plus brillant que le lot français, et ce résultat nous prouve qu'il nous faut, sans tarder, réagir pour reprendre notre place.

Nous traversons actuellement une crise inimaginable, celle de la vitesse qui est « l'aristocratie du sport », suivant l'expression du regretté Georges Prade.

Il faut donc immédiatement conjurer cette crise, trouver un remède qui reconstitue au plus tôt notre armée de sprinters.

Nous avons des jeunes qui promettent, mais qu'il faudrait éduquer à l'ancienne école. Il ne faut pas les laisser prendre ce pli fâcheux de courir perpétuellement en combinaison et « régulièrement » une fois tous les six mois. A ce petit jeu-là, on arrivera à tuer petit à petit le sport cycliste. S'il faut faire s'allier la tactique avec la forme, il ne faut pas fausser l'une et l'autre.

Une école de sprinters existe, elle est dirigée par le vieux Jacquelin, il faut que les jeunes aillent s'y perfectionner.

Il faut qu'ils suivent la méthode progressive, l'entraînement rationnel, il faut aussi que leurs efforts soient plus suivis et encouragés.

Le public ne se lassera jamais de suivre lui-même une sérieuse progression et de l'encourager de ses vivats et de ses bravos.

Si Louet, Peyrode, Wailliez, Paillard, Faucheux, Guyot sont bien dirigés et s'ils courent plus souvent, ils peuvent plus tard devenir des champions.

Nos étoiles actuelles pâlissent, le Championnat de France et le Grand Prix cycliste ont été pour nous deux cruelles désillusions ; que nous réservent maintenant les Championnats du monde ?

La première journée du meeting fut consacrée aux séries du Grand Prix.

Spears, Otto, Degraeve, Leene, Moretti, Texier, Louet et Halpin se qualifièrent.

Ce même jour, Spears enleva le Prix Friol, Faucheux le Prix de l'A. C. F. des amateurs, l'équipe Peyrode-Texier le Prix Hourlier-Comès, 50 kilomètres à l'américaine, et Van Bever le Prix Petit-Breton.

La seconde journée vit se repêcher Sergent, Van Bever, Jean-Louis et Gabriel Poulain. Peyrode enleva le Prix de France et Leene celui des Étrangers.

Le Prix Quentin-Bauchart (match France-Étranger), revint à Peyrode, et Léon Georget gagna le Prix Lapize (50 kilomètres derrière petite motos).

La troisième journée vit le triomphe de Spears dans la finale du Grand Prix, devant Moretti, Leene et Jean-Louis. Guyot enleva le Championnat militaire de vitesse et Canteloube, du V. C.L., renouvela sa victoire de l'an dernier dans celui des routiers.

Bellivier gagna le Grand Prix des amateurs, devant Lefèvre, Hommey et Pouillard. L'équipe Schilles-Sergent en tandem enleva le Prix Tournié, et le meeting du Grand Prix se clôtura sur la victoire de Billard dans le Prix Dausset derrière tandems.

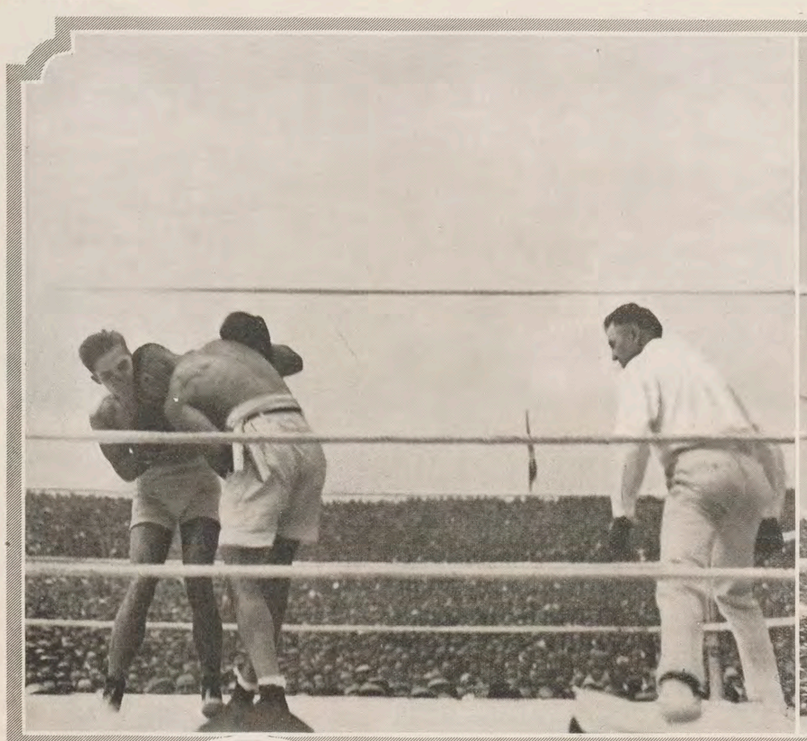
L'organisation du Grand Prix fut excellente, déplorons seulement cette question d'annulation des faux départs en cas de crevaison, ce qui faussait les résultats.

Un champion ne doit pas être éliminé parce que son pneu crève, c'est illogique et grotesque.

Roger LABRIC.

LA RENTREE DE GABRIEL POULAIN

L'ancien champion du monde de vitesse, l'homme au légendaire maillot vert, avait tenu à faire sa rentrée dans le Grand Prix de Paris, œuvre de charité. Il figura brillamment et parvint jusqu'aux demi-finales.



DEMPSEY OPÈRE

La tactique de Jack Dempsey fut d'user son adversaire. Par la force, il réussit à annihiler l'adresse du champion du monde mi-lourd.

LA TACTIQUE

Ce document montre que Jack Dempsey se laissait cherchant une ouverture pour porter ses terribles qui sont, hélas! admis et provoque-

COMMENT J'AI VU LA

Par Charles

CHARLES LEDOUX, NOTRE PRODIGIEUX CHAMPION D'EUROPE DES POIDS COMBAT DE CELUI-CI CONTRE JACK DEMPSEY, NOUS A ADRESSÉ LA

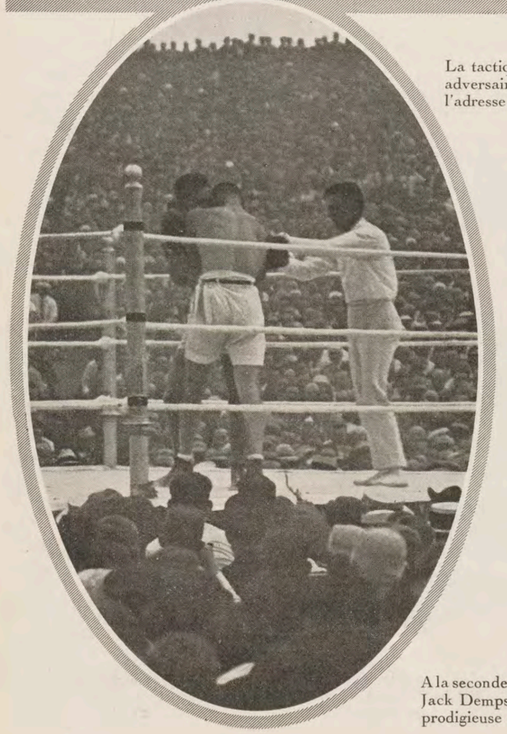
Training Camp, Manhasset, L. I. Tél.: 329-J.
4 et 5 juillet.

91.000 personnes pénétrant par dix-huit entrées dans l'immense arène, plus de 1.683.000 dollars de recette, tel est le bilan de la fameuse journée du 3 juillet. Le coup d'œil était incomparable. Nul ne peut s'en faire une idée. Public calme, aucune bousculade, service d'ordre parfait. Les premiers spectateurs entrèrent à 9 heures et demie. A 2 heures et demie, il n'y avait plus de place libre. Une musique faisait prendre patience en écorchant les oreilles.

A 3 heures, Carpentier arrive sur le ring. Il est présenté comme le boxeur gentleman, le plus habile du monde et comme « un soldat de France ». Une ovation formidable le salue. On peut dire que 90 % des assistants souhaitaient sa victoire. Dempsey vient ensuite : il obtient *les plus minimes acclamations* pouvant être réservées à un champion mondial.

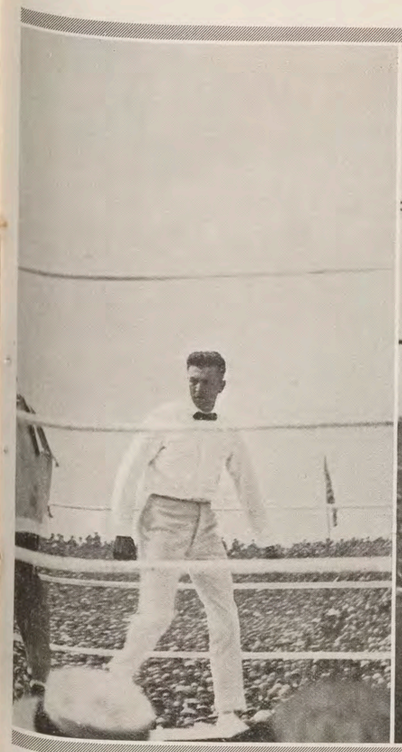
Georges est soigné par Descamps, Wilson, Journée et moi. Diverses personnalités sont présentées. Descamps, qui connaît toutes les roueries, s'oppose à l'escamotage des bandes réglementaires qu'un soigneur de Dempsey veut remplacer par d'autres bandes préparées à l'avance. Une légère altercation en résulte, puis le calme revient. Georges est confiant, placide et conscient de la tâche qui lui est imposée. Dempsey semble nerveux.

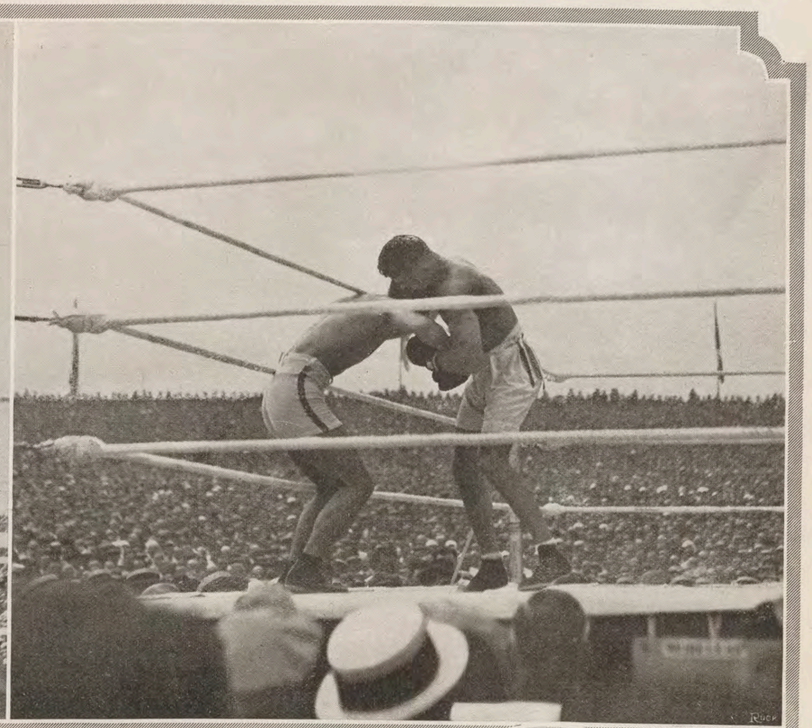
1er *round :* Carpentier attaque et



LE SECOND ROUND

A la seconde reprise, Georges Carpentier faillit battre Jack Dempsey, qui flotta et ne dut son salut qu'à sa prodigieuse résistance... et aux gants de 8 onces.





DU CHAMPION

tomber de tout son poids sur Georges Carpentier, uppercuts ou ses coups derrière la nuque, ront peut-être des accidents mortels.

LE TROISIÈME ROUND

Carpentier essaie de sortir de l'étreinte du taureau, mais il n'y réussit qu'après avoir été copieusement et efficacement martelé.

VICTOIRE DE DEMPSEY

LEDOUX

COQS, QUI FUT L'UN DES SECONDS DE GEORGES CARPENTIER, LORS DU LETTRE SUIVANTE DONT NOS LECTEURS COMPRENDRONT L'INTÉRÊT

touche à chacun de ses coups. Il réussit deux belles esquives sur les swings du gauche de Dempsey. Le public est favorablement impressionné par l'attitude de notre homme, d'autant plus que les journaux prétendaient que celui-ci se contenterait de courir autour de Dempsey en portant de légers gauches, tout en se dérobant. Georges, au contraire, charge sans cesse, bataillant des deux mains en in-fighting. L'Américain tente d'annihiler cette tactique en tenant d'un bras et en frappant de l'autre par des coups de revers en remontant. Une fois le poing remonté, il s'en sert pour placer une espèce de swing derrière la tête à coups répétés — le coup du lapin — jusqu'à ce que l'arbitre Ertle (d'une correction parfaite) ordonne la séparation des adversaires.

Georges revient à son coin avec une lègère, très légère coupure au côté droit du nez.

2e *round :* Plein de confiance, Carpentier va à Dempsey qui ne recule pas. C'est alors une bataille terrible, implacable. On sent la volonté de Georges de gagner par knock-out. Vers le milieu du round, Dempsey est touché d'un gauche, puis d'un droit de toute beauté, avec la pleine force et tout le cœur de notre champion. Il fut secoué, « sonné », flotta même, A cet instant, de son coin, monta un hurlement de ses soigneurs : « Clinch ! Clinch ! Jack ! Clinch ! Clinch ! Jack ! » Et on vit Dempsey s'accrochant de toutes ses forces à Georges. Il se remettait rapidement et la fin de la reprise sonnait sans que Georges Carpentier ait pu suivre pour achever sa chance. Quelle émotion dans notre coin! Et quelle

LA FIN DU MATCH

Ces documents prouvent que le combat ne fut qu'un long corps à corps. Carpentier ne fut pas mis knock-out à proprement parler, mais fut usé par les coups reçus.

L'ARÈNE DE JERSEY-CITY

Plus de 91.000 personnes se pressaient dans l'arène. Les derniers rangs se trouvaient à 150 mètres du ring. La recette atteignit 1.683.000 dollars. François Descamps dut payer 33.000 dollars de taxe sur la bourse reçue par Carpentier. Nous sommes plus généreux à l'égard de ceux qui, dans les épreuves sportives, viennent gagner notre argent et à qui nous ne réclamons rien !

ovation de tous les côtés de l'arène ! Notre grand athlète revint s'asseoir avec une coupure très superficielle à la pommette gauche, juste sous l'œil, rien de grave. (Aujourd'hui lundi, surlendemain du combat, tout est déjà disparu.) Il se brisa également le pouce droit, mais ne s'en aperçut qu'en se mettant en garde au troisième round au moment où, voulant serrer son poing droit pour frapper, une douleur atroce de sa pauvre main répondit à la commande du cerveau, rendant son principal atout inefficace, à partir de cet instant.

3e *round :* Dempsey attaque, Georges fait un peu de jeu de jambes. On put croire qu'il allait adopter cette tactique jusqu'au bout. Noté un jab du gauche au corps qui eut l'air de couper Carpentier en deux, mais qui, en réalité, ne lui fit aucun effet. Dans les clinches, nombreux coups de toutes sortes de Dempsey qui frappe tout en tenant. Un beau crochet du gauche affecte Dempsey : Carpentier vient d'entrer en bataille des deux mains à l'estomac et à la mâchoire. L'Américain se ressaisit et porte toujours dans les corps à corps de terribles coups sourds sur la nuque. Les deux hommes semblent fatigués à la fin de la reprise. C'est qu'ils ont fourni un effort continu, depuis le début.

4e *round :* Les deux rivaux, remis, s'affrontent, pleins d'ardeur, mais les droits de Georges n'arrivent plus, Dempsey chargeant à fond. On a l'impression que les gauches dont Georges se sert régulièrement comme arrêts et qui arrivent nettement à la mâchoire, plient, ploient ; rien ne peut arrêter la force extraordinaire que Dempsey met en œuvre dans une série de coups à la tête. Georges va à terre. A 9, il se relève courageusement, entre en clinch et reçoit une dernière série d'attaques au corps et au crâne. Usé par cette avalanche, il s'écroule. On ne peut pas dire qu'il est knock-out, il est fini totalement. Dans ce dernier round, il n'y a pas eu un seul coup net pouvant l'endormir pour le compte fatal.

Georges reste le prestigieux champion du monde poids mi-lourd. Seule sa puissante facilité d'encaisser sauva Dempsey du knock-out au second round. Nul autre que lui, à mon avis, ne pouvait supporter les droits et ce gauche que Carpentier lui plaça. Encore se sont-ils battus avec des 8 onces. L'expérience me permet de dire qu'avec des 4 onces, Dempsey aurait mordu la poussière.

Le match fut très correct, à part un coup de tête involontaire donné par Georges au troisième round et un coup de coude au nez porté par Dempsey au premier. Ce fut tellement insignifiant que presque personne ne les remarqua. Au second round, un coud de revers de l'avant-bras porta sur la pommette et provoqua la légère coupure dont j'ai parlé plus haut. Enfin, à la première reprise, bousculé par Dempsey, Georges passa entre la corde du haut et celle du milieu. L'arbitre compta inutilement. Georges resta debout. Le temps de se dégager des liens et notre champion était en garde. Tels furent les seuls incidents du combat.

Lorsqu'il descendit du ring, Carpentier retourna à sa loge, encadré de policemen et fortement acclamé sur tout son passage.

Avant le combat, j'étais un de ses plus chauds partisans, je ne doutais pas de sa victoire. Je tiens à expliquer sur quoi je basais mon pronostic. Ayant vu Dempsey en action, je n'avais remarqué, comme beaucoup d'autres, que ce que l'Américain voulait bien montrer. J'avais cru que là était toute sa tactique. Hélas ! le vrai Dempsey, champion du monde, cachait bien son jeu.

J'avais dit que Georges était le meilleur boxeur. *Il l'est encore.* Il a touché Dempsey dix fois : or, dix poids lourds d'Europe et nombre des meilleurs d'Amérique seraient descendus à chacun de ses coups. Carpentier a frappé comme je l'avais prédit. La seule chose à laquelle nous n'avions pas été à même de penser était la capacité d'encaisser de Dempsey. Deux fois, celui-ci fut « sonné » debout. Chaque fois, son instinct lui conserva assez de force pour que quelques secondes après, il n'y parût point.

Carpentier sort grandi de ce combat. Et c'est un curieux phénomène qui s'est produit plusieurs fois dans sa carrière : lorsqu'il fut battu par Klauss et par Papke, sa popularité augmenta ; quand il fut déclaré vaincu par Joe Jeannette, il rallia tout le public à lui. Déjà, on lui offre plusieurs matches. Les noms mis en avant sont ceux de Tom Gibbons et Bill Brennan. On lui garantit un minimum de 100.000 dollars, ce qui prouve combien il est aimé et combien son match de samedi a émerveillé la foule.

Aujourd'hui lundi, il ne paraît pas avoir fourni le terrible combat. Il n'a plus une marque à la figure et son humeur est telle qu'auparavant. Seule sa main droite lui rappelle douloureusement qu'il s'est battu et il faudra quelques semaines de soins constants pour la remettre en état.

Tous les journaux américains vantent l'incomparable adresse de notre athlète. Nous pouvons être fiers de lui. Il mérite l'admiration de tous.

Charles LEDOUX,
Champion d'Europe des poids coqs.

LES CHAMPIONNATS D'ATHLÉTISME

Par BERNARD

Champion de France et d'Angleterre.

NOUS AVONS LE PLAISIR D'ANNONCER A NOS LECTEURS LA COLLABORATION A LA VIE AU GRAND AIR *DE NOTRE JEUNE ET DÉJA GRAND ATHLÈTE BERNARD, QUI, AUX CHAMPIONNATS D'ANGLETERRE, VIENT DE PERMETTRE POUR LA PREMIÈRE FOIS A UN FRANÇAIS D'INSCRIRE SON NOM SUR LE PALMARÈS DES COURSES DE HAIES.*

LES CHAMPIONNATS DE FRANCE

Nous espérions retrouver à Colombes, aux Championnats de France d'athlétisme, la foule enthousiaste qui applaudissait l'an dernier au Stade Pershing les efforts de nos athlètes...

Hélas ! Les noirs gradins du terrain du Racing paraissaient bien vides et les 5.000 spectateurs présents constituaient une bien modeste chambrée... Je vis sur beaucoup de visages un certain désappointement...

Manque de publicité, dira-t-on ; concurrence fâcheuse du Grand Prix Cycliste... Mais n'est-ce pas aussi un peu la querelle malheureuse entre les grands clubs qui a tué l'athlétisme et lui a ravi son fidèle public ?...

Pourtant qu'exiger de mieux ? Les meilleurs provinciaux étaient là pour disputer la palme aux Parisiens. Tous désiraient ardemment la victoire ; tous ont donné généreusement le meilleur d'eux-mêmes, sans compter ; tous ont lutté jusqu'au bout, jusqu'à l'épuisement complet pour certains, afin de posséder le titre tant envié.

Qui n'a senti son cœur se serrer à la vue d'un Vignaud, vaincu par la chaleur et la fougue de son jeune adversaire Corlet, lever les bras au ciel, navré de se voir trahi par ses forces si près du but ?

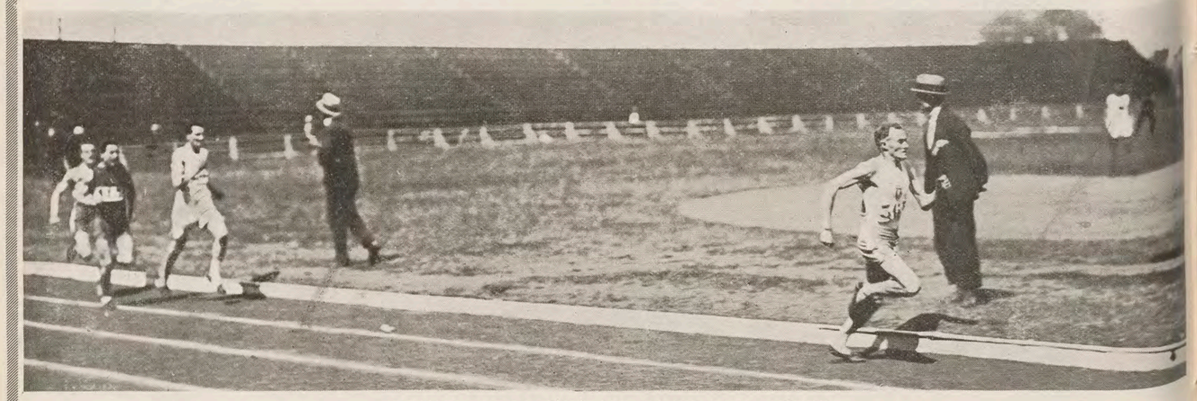
BERNARD, CHAMPION D'ANGLETERRE DES 120 YARDS HAIES
Bernard, est le seul Francais ayant remporté cette année un championnat anglais d'athlétisme. Il gagnait le 120 yards haies en 16 s. 3/5.

BAKER, CHAMPION D'ANGLETERRE DU SAUT EN HAUTEUR
L'Anglais Baker triomphait dans le saut en hauteur avec 1 mètre 88. Notre représentant Guilloux se classait second avec 1 mètre 84.

LES CHAMPIONNATS DE FRANCE D'ATHLÉTISME

LORAIN, DE LA GÉNÉRALE, GAGNE LE 100 MÈTRES

La finale du 100 mètres réunissait six coureurs : Mourlon junior, Crestois, Durey, Jamois, Lorain, Durier. Lorain revenait très fort dans les dix derniers mètres et gagnait en 11 s. 1/5, devant Mourlon, Crestois, Jamois.

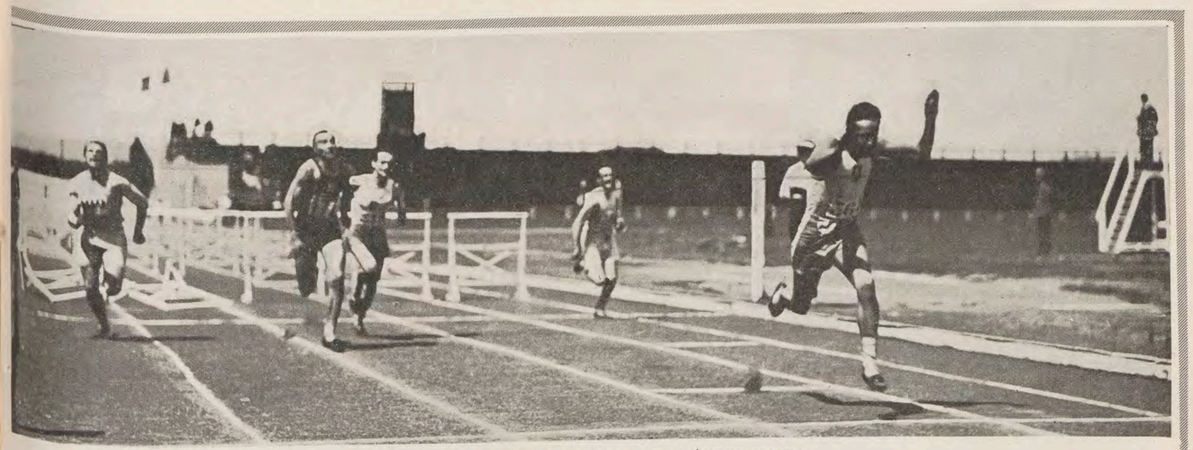


BROSSARD, DE LA GÉNÉRALE, GAGNE LE 800 MÈTRES

Brossard, Lesur, Argouarch, Gouilleux, Decaux, Baranca, Liausu et Hamel couraient la finale du 800 mètres. Baranca, une future étoile, menait le train pendant 600 mètres, puis Brossard démarrait et gagnait devant Gouilleux et Liausu.

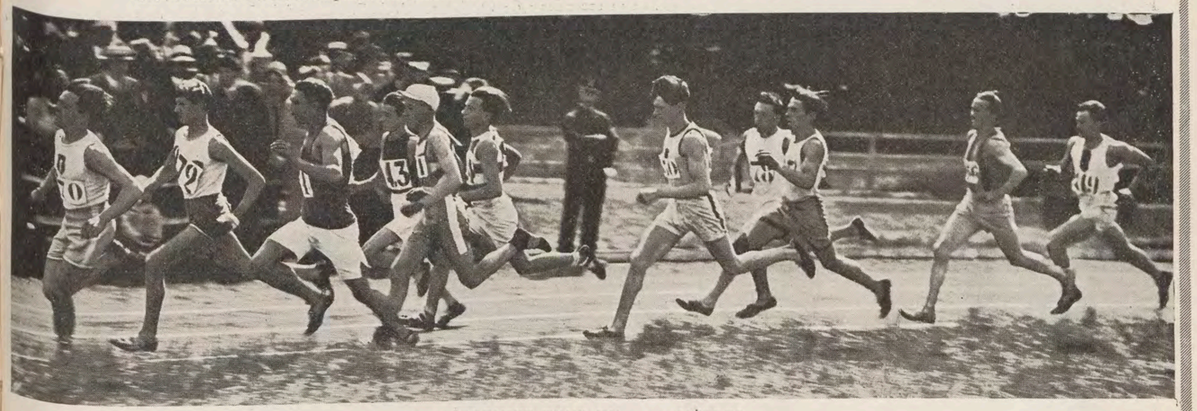
DÉPART DU 400 METRES

Quentin, Montefiore, Biget, Féry, Delvart et Chevalier partaient dans la finale. Féry prenait la tête dès le départ devant Delvart. Aux 300 mètres, Féry n'était plus inquiété. Il triomphait en 50 secondes 4/5. Biget se classait second.



BERNARD TRIOMPHE DANS LE 110 MÈTRES HAIES

Bernard, déjà champion d'Angleterre des 120 yards haies, remportait un nouveau succès dans le championnat de France des 110 mètres haies. Il disposait facilement de ses adversaires et gagnait de 6 mètres, en 16 s., devant Sempé et Nouaux.



LE PREMIER TOUR DU 10.000 MÈTRES

Le 10.000 mètres donna lieu à un duel superbe entre Corlet et Vignaud qui étaient seuls en course après 3 kilomètres. Dans le dernier virage, Corlet, du C. A. S. G., démarrait, passait irrésistiblement et gagnait en 33 m. 58 s. 3/5.

JAMOIS, DU STADE FRANÇAIS, GAGNE LE 200 MÈTRES

Jamois, du Stade Français, non classé dans le 100 mètres, triomphait facilement dans le 200 mètres, devant Durey, également du S. F. Les autres finalistes, débordés, ne finissaient pas. Jamois couvrit la distance en 22 secondes 2/5.

LES NOUVEAUX CHAMPIONS DE FRANCE

De gauche à droite : Lorain (C. A. S. G.), 1er du 100 mètres, en 11 secondes 1/5 ; Guillemot (C. A. S. G.), 1er du 5.000 mètres, en 15 minutes 37 secondes 4/5 ; Corlet (C. A. S. G.), 1er du 10.000 mètres, en 33 minutes 58 secondes 3/5 ; Robert (F. C. Lyon), 1er de la course de Marathon (42 kilomètres), en 3 heures 48 secondes 2/5 ; Jamois (S. F.), 1er du 200 mètres, en 22 secondes 2/5.

Moi-même j'ai souffert lors de l'arrivée des Marathoniens venant de parcourir 42 kilomètres sous un soleil de plomb, finissant épuisés au delà de la limite des forces humaines et ayant pourtant le courage d'esquisser un sourire — une grimace plutôt — pour remercier le public qui leur prodiguait ses applaudissements.

La première impression qui se dégage de ces trentièmes Championnats est un certain étonnement : on a beau parcourir le palmarès, ni André, ni Paoli n'y figurent ! Nous n'étions pas habitués à cela depuis ces quinze dernières années.

Paoli se fait-il vieux ? Néglige-t-il son entraînement ? Mystère... mais pourtant il est nettement battu au poids et au disque. André, la mort dans l'âme, doit rester dans la tribune : un pied blessé lui interdit de défendre son titre, j'ose même dire d'écrire au moins une fois de plus son nom sur la liste des vainqueurs. Les temps semblent changés.

Par contre, que de jeunes ont vu leurs efforts couronnés enfin par le succès ! Ils ont nom Corlet, Audinet, Guillemot, Arnaudin, Morain. Puis des plus jeunes encore : Féry, Brossard, Bernard, Lorain, puis presque des adolescents : Jamois et Guilloux.

Oui, l'athlétisme français est en bonne voie : tous ces jeunes athlètes seront en pleine forme en 1924 et je suis sûr que plus d'un parmi eux fera monter au mât olympique le drapeau tricolore.

Je voudrais signaler la belle impression laissée par les coureurs du Club Athlétique de la Société Générale, gagnant six championnats et un relai — battant, dans ce relai de quatre fois 400 mètres, le record existant, de près de 3 s. — et s'adjugeant le Challenge Paté. C'est une excellente réponse au boycottage dont ce club a été victime.

Les sprints furent l'apanage de Lorain (C. A. S. G.) (100 mètres en 11 s. 1/5) et de Jamois (Stade) (200 mètres en 22 s. 2/5). Féry (Métro) enleva superbement le 400 mètres en 50 s. 4/5, malgré une bonne résistance de Biget (C. A. S. G.). Brossard (C. A. S. G.) gagna magistralement le 800 mètres en 1 m. 56 s. 2/5, ce qui constitue la meilleure performance de la journée.

Un autre nom pourtant à retenir dans cette course : le jeune Banca, d'Avignon, qui fera certainement parler de lui. Audinet (C. A. S. G.) nous apparut en excellente forme, faisant un beau 1.500 mètres en 4 m. 6 s.

Une agréable surprise dans le 5.000 mètres : Guillemot (C. A. S. G.) prend le départ et gagne nettement. Evidemment le temps (15 m. 37 s.) n'est pas extraordinaire, mais Guillemot eut le mérite de courir plus sur sa valeur que sur sa forme actuelle. Puisse cette victoire redonner à notre champion olympique la confiance qui semblait lui manquer et le désir de redevenir le Guillemot des Olympiades d'Anvers.

J'ai déjà signalé la lutte Vignaud-Corlet

LES CHAMPIONS DE FRANCE DE LANCEMENT ET DE SAUT

Dans les concours, aucune performance exceptionnelle ne fut effectuée. Voici, *de gauche à droite :* Pierre (Beauvoisine de Rouen), champion de France du lancement du poids avec 13 mètres 37 ; le très remarquable scolaire Guilloux (S. F.), champion de France du saut en hauteur, avec 1 mètre 80 ; Lagarde (C. A. Béglais), champion de France du saut à la perche avec 3 mètres 60.

LE DEPART ET LE VAINQUEUR DU PRIX ROOSEVELT

Le classique prix Roosevelt (4.827 m.) s'est couru le 17 juillet, à Colombes. Le prestigieux athlète finlandais Nurmi gagnait l'épreuve après avoir dominé tous ses adversaires. Il couvrait la distance en 14 minutes 31 secondes, battant le record de l'épreuve.

dans les 10.000 mètres et la victoire de ce dernier en 33 m. 58 s. 3/5.

Les courses de haies ont été pour Bernard (C. A. S. G.) et Arnaudin (Bordeaux) l'occasion de victoires assez nettes. Le 110 mètres haies a attiré l'attention sur Sempé, de Bordeaux, qui, grand et puissant, devrait bien faire, si un technicien pouvait lui apprendre le style qu'il ignore. Jarretv (C. A. S. G.), trop confiant, se désunit un peu sur la fin du 400 mètres haies.

Guilloux s'adjugea facilement le saut en hauteur avec 1 m. 80, Morain faisait premier au saut en longueur, avec 6 m. 61; on escomptait mieux de la part du vainqueur. Le vétéran Lagarde s'adjugea le saut à la perche avec 3 m. 60, devant Muzard, qui est, lui aussi, une des révélations des Championnats. Picard lança le javelot à 47 mètres, Béranger battit Pierre et Paoli au disque, réalisant un beau jet de 41 mètres, tandis que Pierre réglait Paoli au poids, lançant le boulet à 13 m. 37.

Les relais reviennent au Stade Français (4 × 100) et au C. A. S. G., dans le quatre fois 400 mètres. Ces deux équipes de Club sont formidables et leurs temps respectifs battent les records. Paris gagna le challenge intercomités.

Robert remporta la course dite de « Marathon » avec une avance notable, parcourant les 42 kilomètres d'un parcours difficile en 3 h. 48 s., temps médiocre que justifient le manque de spécialistes et de compétition et une chaleur torride qui abattit les plus courageux. Peu de révélations : Barama, Arnaudin, Muzard, Sempé; tous les autres lauréats étaient déjà connus.

Mais quel fossé — qui semble encore infranchissable, d'ici quelques années du moins, — sépare la province de Paris au point de vue athlétique ! Et pourtant la qualité se trouve partout... peut-être même plus encore chez les coureurs provinciaux. Mais il leur manque une préparation soignée, et surtout une technique compétente.

C'est une lacune énorme qu'il faudra combler avant 1924.

LES CHAMPIONNATS D'ANGLETERRE

Que penser du geste malheureux de la Fédération Française d'Athlétisme, se désintéressant complètement des Championnats d'Angleterre ? Je ne chercherai pas à le discuter, mais je suis navré d'avoir à le constater.

Pourtant tous les clubs avaient bien compris l'importance qu'un athlète peut attacher au titre de Champion d'Angleterre. La Fédération suédoise s'en était rendu compte également et avait envoyé à Londres les meilleurs parmi ses athlètes, si bien que nous pûmes assister pendant deux jours à Stamford Bridge à un merveilleux spectacle sportif.

Sept athlètes représentaient nos couleurs : Géo André, Paoli, Franquenelle, Féry, Duquesne, Guilloux et moi-même.

Deux places de troisième, quatre de second et une de premier : tel est le résultat brut de cette figuration.

Evidemment les performances de Paoli, de Géo André, de Féry n'ont pas satisfait tous leurs admirateurs. Il faut pourtant avouer que dans les concours, les Suédois sont encore nos maîtres incontestés et que les adversaires d'André et de Féry étaient loin d'être de classe négligeable. Nos deux champions succombèrent respectivement devant le champion suédois et devant Lindsay qui devait fournir le vainqueur du quart de mille.

Une grande surprise fut la double défaite de Rudd, le champion olympique, par le jeune Mountain et le vétéran Lindsay.

Qu'en déduire ? J'opine pour un excès de confiance dans les deux courses.

Les Anglais ont en Edwards un merveilleux sprinter à la foulée longue et coulée, parcourant son 220 yards en 22 s. sans avoir l'air de s'employer. Ils ont en Monke et Hodge des courageux et des persévérants, et ils ont en Hill un splendide « miller ».

J'aurai peut-être l'occasion de voir courir un « mille » plus rapidement, je n'aurai jamais, j'en suis sûr, la chance d'en voir un plus disputé.

Stallard et Hill se sont empoignés de bout en bout avec un cœur et un courage admirables. Ils ont lutté coude à coude dans le dernier tour, se sont dépensés sans compter, et Stallard, ne tenant debout que par un miracle d'énergie, a su trouver en lui assez de ressources pour ne succomber au « rush » final que par 2 mètres ! Les sportifs anglais ont d'ailleurs uni dans une même ovation ces deux hommes, si beaux tous deux dans leur effort.

La représentation française ? J'ai déjà parlé d'André et de Féry. Paoli, qui n'arrive plus à retrouver sa grande forme, fut bon second au poids, derrière le Suédois Jansen, et troisième au disque. Guilloux franchit 1 m. 84 en hauteur, n'étant battu que par l'Anglais Baker. Franquenelle se blessa dès son premier saut, qui lui donna pourtant la seconde place. Duquesne, malade, ne put figurer dans les « 4 milles », mais finit troisième dans le mille. Cette place derrière des coureurs comme Hill et Stallard, est plus qu'honorable. Je fus assez heureux pour amener en France le titre tant envié, parvenant à régler de peu sur la fin, le champion de Suède dans le 110 mètres haies.

Laissez-moi admirer le geste si sportif de nos amis d'outre-Manche, permettant aux champions étrangers de venir disputer leurs épreuves nationales, et en fait ceux-ci ont remporté huit championnats.

Serait-ce à souhaiter que la barrière qui protège nos épreuves nationales s'ouvre aussi devant la compétition étrangère ? Je n'ose pas répondre à cette question que beaucoup se posent dans l'intérêt du sport français.

LE DÉCEVANT ROOSEVELT

Décevant au point de vue du public. Nous avons bien été forcés de reconnaître que tant que nous, athlètes, nous ne courrions pas derrière motocyclettes, avec espoir de mort, la foule, la grande foule sportive nous dédaignerait ! On ne pouvait vraiment pas présenter spectacle plus remarquable. Dans le Roosevelt, nous devions voir Nurmi, le fameux Finlandais, vainqueur de Guillemot aux Jeux Olympiques et battu par notre champion. Or, pas plus de 3.000 personnes au grand maximum ne s'étaient dérangées. Et la journée était creuse ! Voyez-vous Dempsey venir à Paris pour livrer un combat important devant 3.000 spectateurs ? Pourquoi ces deux poids et ces deux mesures ? La course à pied serait-elle donc absolument incapable de passionner la multitude ? Alors pourquoi vouloir élever un Stade Olympique contenant 90.000 places ? Tant que l'indifférence générale accueillera nos ébats, nous ne devrons pas nous étonner si nos performances ne sont pas plus remarquables. Regrettons un état de choses qui prouve que

le Français, malgré ses prétentions, n'est pas encore très au fait de la valeur d'un effort. C'est à la presse à le convaincre. Si on mettait à le faire la même énergie que pour lancer un match Carpentier-Dempsey, on refuserait du monde. Tant il est vrai que les moutons de Panurge existeront toujours et que les journalistes ne savent pas parfois défendre la bonne cause.

Nurmi tint ce qu'il promettait. Le Roosevelt fut pour lui une promenade de santé. Il couvrit les 4.827 mètres du parcours en 14 m. 31 s., battant le record de l'épreuve qui était de 14 m. 57 s., mais ne mettant pas en danger celui de Bouin qui, aux 5.000 mètres, réussit le temps de 14 m. 36 s. 7/10.

Le Finlandais prit la tête aux 500 mètres, suivi par l'Anglais Hatton pendant quelque temps. Aux 1.500 mètres, il avait 80 mètres d'avance sur le Britannique et accélérait sans cesse. La course n'avait désormais plus d'histoire : Hatton finissait à 120 mètres, l'Anglais Monk à 80, le Français Vignaud à 20 mètres, devant Desgouttes, Herminier et le Suisse Schiavo. Le Prix Ravaut nous réservait une autre déception, le Suisse Imbach couvrant les 200 mètres en 22 s. 1/5 devant l'Anglais Nozières, à 2 m. 50, Renard, à 3 mètres et André. Le jeune Helvète semble un sprinter de la meilleure école. Et il est pitoyable de constater que nous ne pouvons guère rivaliser avec le petit pays voisin !

Le Prix Lejeune, disputé sur 800 mètres, nous fournit une belle fiche de consolation, Gouilleux terminant premier en 1 m. 57 s. 2/5, devant l'Anglais Percy Sweet, à 5 mètres, Féry et Bauduin. Le Britannique semblait menaçant, mais Gouilleux répondit irrésistiblement à son démarrage, à l'entrée du dernier virage, prit 10 mètres et aurait pu les conserver s'il n'avait pas abusé de cette déplorable habitude de se retourner pour regarder... s'ils viennent.

En somme, la journée nous valut une bonne leçon, mais saurons-nous en profiter ? Dans tous les cas, le public boudeur ne sut pas, en s'abstenant, encourager les efforts des clubs qui n'hésitent pas à faire des frais importants pour attirer à Paris les meilleurs internationaux. Et cet état d'esprit, aussi injuste qu'illogique, est navrant à constater au moment où les athlètes ont besoin du maximum d'encou ragements.

BERNARD,
Champion de France des 110 mètres haies,
Champion d'Angleterre des 120 yards haies.

LES CHAMPIONNATS DE FRANCE FÉMININS

Par Jacques MORTANE

LA DISSENSION EXISTANT ENTRE LES DEUX FÉDÉRATIONS, LA VRAIE ET CELLE NÉE D'UNE MISE A LA PORTE, CONTINUE A NUIRE A L'EXTENSION DU SPORT FEMININ QUI AURAIT BESOIN AU CONTRAIRE D'UNE ENTENTE.

TANT que deux Fédérations féminines existeront, le sport de la femme subira les conséquences d'un état de choses navrant, provoqué par le sectarisme outrecuidant d'un pontife ignorant, mis en demeure de quitter une Fédération où il était la cinquième roue — et quelle roue ! — au carrosse. Je sais que cette opinion va faire augmenter les bénéfices des Postes et Télégraphes : lettres anonymes, missives éplorées de « sportive dissidente » *(sic)* ou de « mère d'académienne » *(re-sic)* menaçant de se désabonner, vont pleuvoir dans le courrier de mes divers directeurs. Peu m'importe. J'agis au grand jour et je dédaigne les armes louches et sournoises. Celui qui n'a pas le courage de se défendre soi-même par des procédés loyaux est un être qui n'a droit qu'au mépris. Le tort que son incapacité et sa lâcheté essaient de me faire n'atteint que lui : et je plains ce pauvre tort, qui tombe ainsi sur bien peu de chose ! Si l'ineffable trublion des sports féminins — phrase déjà écrite par moi et reprochée par une « mère d'académienne » — employait des armes dignes d'un homme, je consentirais à discuter avec lui, mais que faire avec un personnage qui se sert des vils procédés d'une vieille et indigne maîtresse répudiée ? Qu'il continue ses manœuvres borgnes de courtisane de bas étage, ce sera toujours autant de pris sur le temps qu'il consacre à brouiller les cartes du sport féminin. Il a dans tous les cas réussi à modifier la formule de Térence : « Je suis homme, pourrait-il dire, et tout ce qui est de l'homme m'est étranger. » Laissons-le avec ses procédés et parlons sérieusement. Réservons pour une autre fois la publication d'un dossier édifiant.

Or, donc, nous avons eu deux Championnats de France féminins. Les premiers, disputés le jour du Concours de la Française Sportive Idéale, étaient destinés à faire une concurrence qui nuirait au succès de la manifestation organisée par la *Vie au Grand Air*. Mais entre la coupe et les lèvres... La réunion se déroula devant une assistance extrêmement restreinte, au grand dam des organisateurs qui tentèrent tout — je le prouverai également — pour diminuer notre séance où l'on refusa du monde ! Et ce fut regrettable pour plusieurs performances remarquables réalisées, tels le saut en hauteur avec élan où Mlle Constant, recordwoman du monde avec 1 m. 41, se couvrit de gloire et le lancement du poids et du javelot qui permirent à Mme Gouraud-Morris de remporter de nouveaux lauriers.

Les Championnats de France de la Fédération mère, celle des Sociétés Féminines Sportives de France, présidée par Mme Milliat, ne connurent pas non plus le triomphe de la Française Sportive Idéale. Si nous en sommes personnellement flattés, nous le regrettons cependant au point de vue de l'idée à soutenir. Le sport fut brillamment défendu et plusieurs records de France furent battus. Les trois plus beaux résultats de la journée furent obtenus par Mlles Maugars, Delapierre et Bréard.

Mlle Maugars couvrit les 80 mètres en 10 s. 3/5. Or le record du monde des 100 yards, soit 91 m. 44, est détenu par Miss Thornton (Amérique) en 1911, Morgan (Amérique) en 1912 et Linès (Angleterre) en 1921, en 12 s. C'est dire que Mlle Maugars aurait réussi, sinon à battre, tout au moins à égaler le record si elle avait dû couvrir 11 m. 44 de plus, puisqu'elle avait encore 1 s. 2/5 à sa disposition.

Mlle Delapierre, licenciée en philosophie, préparant son doctorat, s'attribua la victoire dans le 83 mètres haies en 14 s. 2/5, mais, dans sa série, elle réussit le temps extraordinaire de 13 s. 4/5, record de France. Le record du monde des 100 yards haies (91 m. 44) appartient à Miss Mary Morgan (Amérique) depuis 1914, en 15 s. 2/5. Pour 8 m. 44, Mlle Delapierre avait donc 1 s. 3/5, ce qui prouve qu'elle aurait pu facilement battre le record. Ces exemples démontrent une fois de plus combien il est regrettable que le règlement des distances ne soit pas unifié.

Mlle Bréard, enfin, finit première, sans effort, dans le 1.000 mètres, en 3 m. 20 s. 3/5, abaissant le record.

Ajoutons à ces performances celles de la même Mlle Bréard, gagnant les 300 mètres en 46 s. 3/5 (à 2/5 de seconde du record du monde), de Mlle Jeanne Brulé sautant 2 m. 18 en longueur sans élan (record du monde : 2 m. 692 par Miss Rountiee, Américaine, en 1915), de Mlle Dufaure lançant le poids des deux bras à 13 m. 38 (record du monde : Mme Gouraud-Morris, 16 m. 99, en 1921), de Mlle Goetz sautant 1 m. 085 en hauteur sans élan (record de France battu ; record du monde : 1 m. 117 par Miss Wilson, Américaine), de Mlle Boyer sautant 4 m. 74 en longueur avec élan (record de France ; record du monde : 5 m. 54 par Miss Kissling, Allemande, en 1921), de Mlle Dufaure lançant le javelot des deux bras à 34 m. 99 (record du monde : 46 m. 04 par Mme Gouraud-Morris, en 1921), de Mlle Maugars sautant 1 m. 41 en hauteur avec élan (record du monde : 1 m. 47 par Mlle Constant, Française, en 1921), de l'équipe des Sportives dans le relais de 1.000 mètres, battant le record du monde et réalisant 2 m. 35 s. 2/5.

Ces prouesses montrent les incessants progrès de nos sportives. Elles prouvent surtout combien il serait désirable que l'accord se fît afin de coordonner les efforts. Mais cette union qui fait la force, ne pourra jamais exister tant que le frelon, et c'est un euphémisme ! bourdonnera et salira de son venin tout ce qui est intéressant et noble. Attendons donc des jours meilleurs. Chaque chose en son temps, chaque homme — si j'ose dire, — à sa place ! Les yeux commencent à s'ouvrir : avant peu, la sénilité deviendra une circonstance atténuante à l'incompétence de toujours.

Jacques MORTANE.

Que voulez vous savoir ?

Les consultations gratuites, réservées à nos lecteurs seront insérées dans la Vie au Grand Air, *et paraîtont dans l'ordre de leur réception, sans garantie de délai. Prière de poser chaque question sur une feuille séparée lorsqu'il s'agit de sports différents. Joindre 2 francs avec la bande d'abonnement ou 5 francs, si on n'est pas abonné, pour réponse par lettre. Il ne sera pas tenu compte des demandes de renseignements faites sous une autre forme et les adresses demandées seront données exclusivement par lettre. Les questions posées doivent être d'ordre absolument sportif et présenter un caractère purement encyclopédique.*

LA TECHNIQUE DU LANCEMENT *(Suite.)*

7° Quel doit être le sens du balancement par rapport à la direction du jet ? — Deux méthodes : méthode de balancement oblique, méthode de balancement sur l'axe de course, c'est-à-dire face au jet.

8° Le bras gauche ne peut-il aider l'élan par un mouvement semblable ? — Le bras gauche sert surtout de mouvement de rotation.

9° *Sursaut.* — Après le sursaut sur le pied droit, l'écartement des deux pieds est-il augmenté ? — Après le sursaut, le pied gauche se porte latéralement et légèrement à gauche (désaxement).

10° Le pied gauche est-il exactement au bord du cercle ? — Oui (les gens de taille moyenne n'ont pas toujours intérêt à utiliser les 2 m. 13 de diamètre du cercle).

11° *Changement de pied.* — Sert-il à mieux pousser le poids ou seulement à empêcher de sortir du cercle ? — Il sert à neutraliser le déboulé de l'arrière vers l'avant en créant un mouvement de l'avant vers l'arrière (chassé de la jambe gauche vers l'arrière).

12° Y a-t-il intérêt à sauter en lançant ? — On ne saute pas en lançant, l'on court dans le cercle ; le buste suivant une trajectoire sensiblement horizontale, les jambes se meuvent ainsi que les bras autour du pivot qui est le bassin. *(A suivre.)*

L'ORGANISATION DE L'ÉDUCATION PHYSIQUE

Par le Professeur AMAR

LE PROFESSEUR AMAR, PAR L'ÉTABLISSEMENT DE SES FICHES D'ATHLÉTISME, RÉUSSIT A INDIQUER, DE LA FAÇON LA PLUS PRÉCISE VERS QUELLE SPÉCIALITÉ EXACTE DOIT ÊTRE DIRIGÉ L'APPRENTI CHAMPION

Nous avons dit, dans notre dernier article (1), qu'il faut donner à l'*Education physique* une méthode, des moyens scientifiques, une véritable organisation, sous peine de lasser les personnes qui lui consacrent toute leur bonne volonté, et d'en faire une vague entreprise politique, sans lendemain.

On a aussi rappelé que, pour *orienter* les jeunes athlètes et dresser le tableau de leurs capacités individuelles, il faut savoir établir une *fiche d'athlétisme*.

Nous allons, en reproduisant ici l'une de ces fiches (fig. 1), examiner les éléments qui la constituent.

Il s'agit, par exemple, d'un athlète adulte, âgé de trente et un ans, E. Tr., sur lequel nous n'avions aucun renseignement. D'abord, on remplit une partie de la fiche au moyen d'indications verbales (état civil notamment), et l'on entreprend ensuite d'évaluer les *six caractéristiques* de l'athlète, qui sont :

Coefficients thoracique et morphologique ; — Indice d'endurance respiratoire ; — Endurance physique aux haltères ; — Epreuve du Cycle ; — Psychogrammes.

Quelques mots sur chacun de ces facteurs :

1° *Coefficient thoracique*. — On prend, avec la toise anthropométrique, la taille totale du sujet, puis sa taille assise (ou son buste), et on divise celle-ci par celle-là. Ici, on a : 168 centimètres, et 89 cm. 50.

D'où le coefficient : $\frac{89,50}{168} = 0,532$.

En moyenne, on obtient 0,53. Au-dessous, la résistance faiblit ; au-dessus, elle est grande. Rares sont les valeurs 0,54 et surtout 0,55 ; on ne les rencontre pas dans les tailles élevées.

Les tailles moyennes, au contraire, *sont très résistantes*. Notre candidat Tr. est dans cette catégorie.

2° *Coefficient morphologique*. — La donnée précédente doit s'accorder avec cette autre, qui exprime le quotient du poids du corps divisé par la taille. On a 68.000 grammes ou 68 kilogrammes pour 168 centimètres, soit 404 grammes par centimètre. La moyenne étant de 360 *grammes*, c'est encore là un indice de robustesse.

Il y aurait une anomalie dans le cas d'obésité ou de grande maigreur.

3° *Indice d'endurance respiratoire*. — Entre une inspiration très profonde et l'expiration la plus complète, un adulte débite un volume appelé : *capacité vitale*. C'est, en moyenne, 350 centilitres pour l'homme, 250 pour la femme.

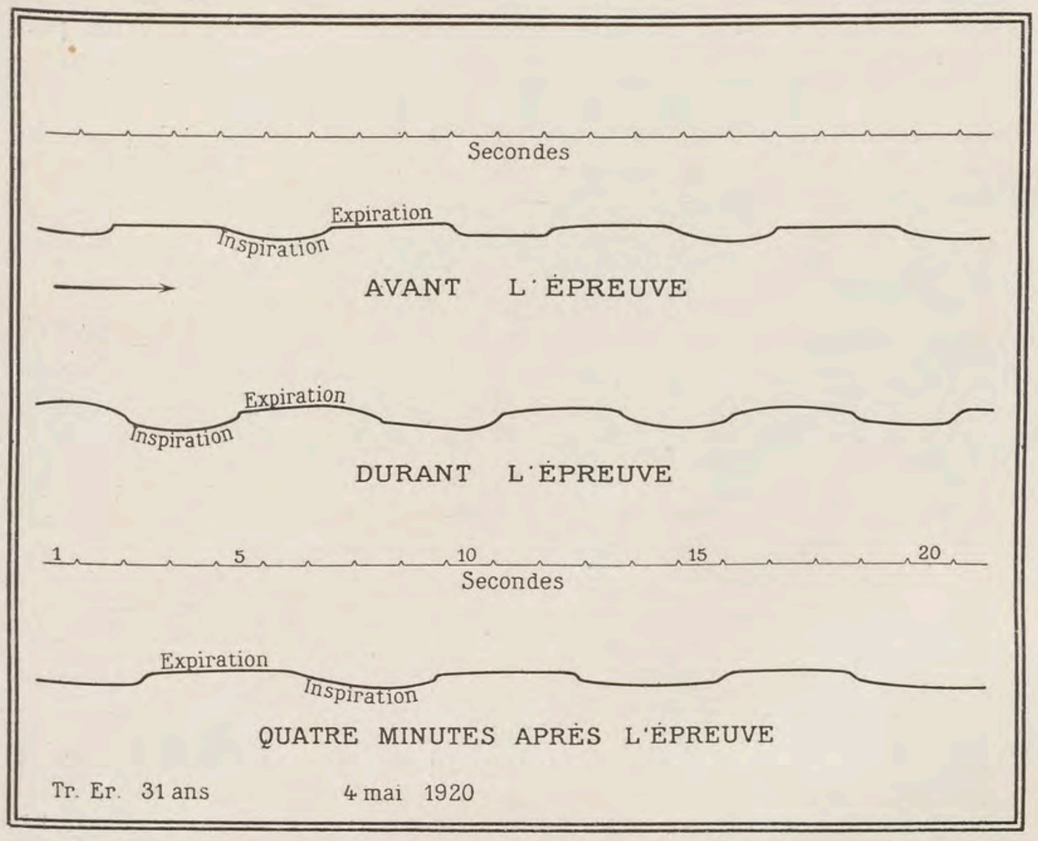


Fig. 1. — Forme des courbes de respiration d'un athlète avant, pendant et après une épreuve.

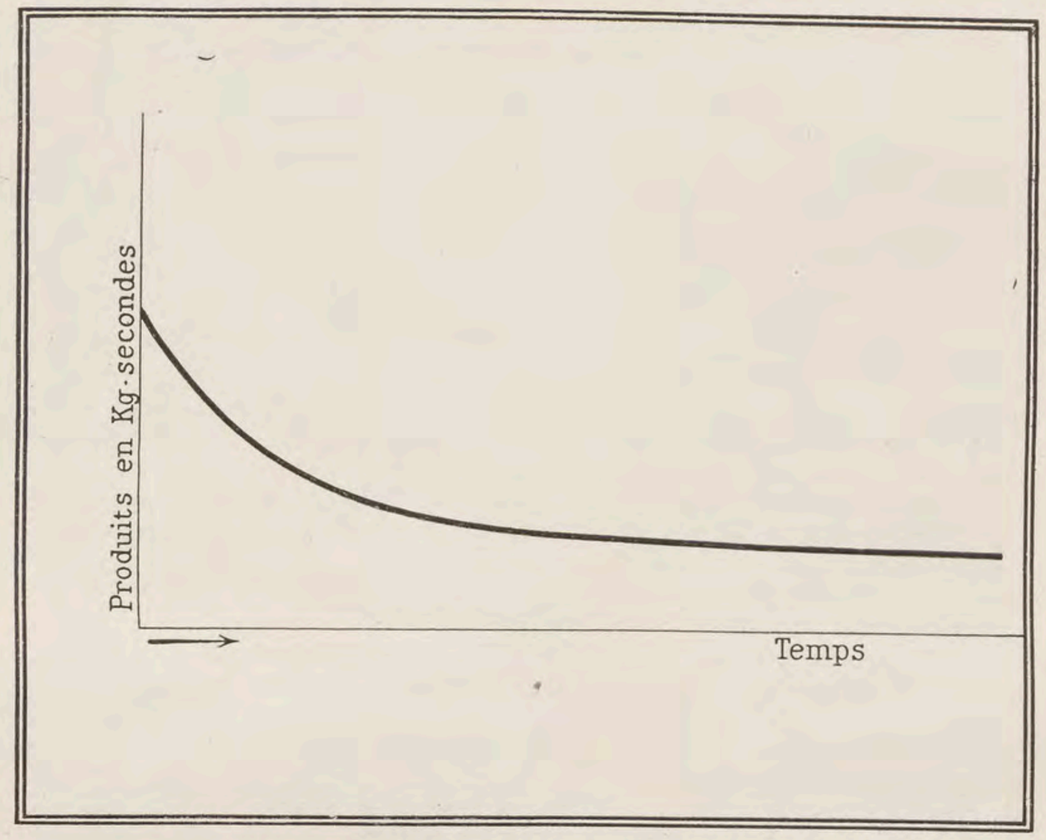


Fig. 2. — Forme générale des courbes d'endurance physique, d'un athlète dont on établit la fiche.

En divisant la capacité vitale par le poids du sujet, on a son *indice respiratoire*. La valeur inférieure est 5.

Le candidat ayant donné 435 centilitres, son indice est : $\frac{435}{68} = 6,39$. Il est clair qu'une telle valeur confirme les précédentes.

Au reste, la loi est générale : *Toute prédominance musculaire exige une prédominance respiratoire.*

4° *Courbe d'endurance physique*. — Voici la manière de l'établir : Le sujet saisit, sur ordre, deux haltères de 5 kilogrammes (ou 2 kg. pour les enfants) ; ils sont amenés par des cordes à portée de ses mains. Il doit les soutenir les bras tendus latéralement, suivant une ligne horizontale, et il ne les laisse tomber que sous l'effet de la fatigue.

On fait dix reprises à trente secondes d'intervalle.

Nous avons obtenu :

30" — 29" — 25,50 — 22,50 — 19 — 18 — 17 — 17 — 16,50 —16,50. Total : 211 *secondes*.

En multipliant par les 10 kilogrammes portés, on a la mesure de *l'effort statique*, soit : 2.110 kilogrammes-secondes.

Le produit moyen est de 2.000 kg.-sec. Toute valeur inférieure à 1.500 classe parmi les personnes « faibles ».

Mais notre résultat concorde avec les trois données ci-dessus, et manifeste un bon entraînement du système nerveux et musculaire, sans toutefois révéler une force athlétique remarquable. Ce qui est significatif, c'est la *régularité* de la courbe d'endurance (fig. 2), son établissement rapide. Avec d'autres athlètes, elle s'établit plus ou moins vite ; il en est qui débutent par 70 et 80 secondes, et totalisent 2.500 à 2.600 kg-secondes.

5° *Epreuve du cycle*. — Notre candidat va ensuite pédaler sur le *Cycle ergométrique*, décrit dans notre dernier article. Son allure sera de 180 tours à la minute, avec 2 kilogrammes du frein. L'épreuve dure trois minutes, pendant lesquelles la soupape respiratoire nous donne le *tracé* des inspirations et expirations, ainsi que le volume d'air qui a traversé les poumons.

Ce genre d'observations — qui précise les qualités physiques et physiologiques — est de la plus haute importance.

Nous notons d'abord, sur Tr., qu'il emploie 16 *secondes* avant d'atteindre à une allure régulière, preuve que ses centres nerveux ne sont pas particulièrement résistants. Mais tout l'intérêt est dans la respiration.

Il faut que, l'épreuve du cycle accomplie, le sujet retrouve, par 4 *minutes de repos*, sa ventilation pulmonaire d'avant, et la même profondeur des respirations. Sinon, le tirage de ses poumons sera jugé insuffisant.

Cette profondeur, comme le montre le graphique, doit augmenter du fait de l'exercice ; elle atteint ici 00 pour 100 d'accroissement.

L'athlétisme se distingue donc par une ampliation pulmonaire importante.

Dans notre livre sur l'*Education respiratoire* (1920), nous avons expliqué les avantages de ce mode d'entraînement pour accumuler dans le sang beaucoup d'oxygène, et développer une grande puissance. La preuve en est que l'inspiration des athlètes est, comparée à l'expiration, bien *plus prolongée* qu'à l'ordinaire. Le rapport de celle-ci à celle-là, d'habitude voisin de 1,50, est abaissé à 1,10 par l'augmentation de l'appel d'air dans la cage thoracique.

Mais, quoique favorisé par une bonne ventilation pulmonaire, l'athlète Tr. ne conviendrait pas aux exercices de fond, car les courbes de sa respiration sont légèrement en dôme, au lieu d'être à plateaux horizontaux ; il y a, chez lui, après une fatigue sérieuse, tendance à *l'essoufflement*.

Ainsi, la fiche d'athlétisme nous fait voir déjà que E. Tr. est normal, un peu supérieur à la moyenne comme résistance physique, et qu'il est tout en vitesse, c'est-à-dire un sujet puissant, un moteur rapide.

L'examen des sens et du cerveau nous confirmera dans cette conclusion.

Professeur Jules AMAR.

(1) Voir le n° 865 de la *Vie au Grand Air*.

LES GRANDES ENQUÊTES DE LA " VIE AU GRAND AIR "(1)

Comment je suis venu au Sport

Nous terminons aujourd'hui la très importante série à laquelle ont bien voulu collaborer tous les plus grands champions. Nous avons publié jusqu'ici 26 réponses qui présentent toutes un extrême intérêt. Dans ce numéro, nous donnons les dernières.

MARINGEAT PRATIQUE LE SPORT DÈS SON ENFANCE

Le professeur Maringeat, l'une des gloires de la boxe depuis les temps héroïques, aima le sport, dès l'âge où il pouvait courir à travers champs.

Je crois que l'idée du sport était innée en moi. Depuis les temps les plus reculés où les souvenirs me sont restés fidèles, je me rappelle avoir toujours fait du sport. J'étais de toutes les parties, de tous les jeux. Le mot « sport » n'était pas encore employé, l'athlétisme n'était ni encouragé, ni développé, mais que de courses, grimpés et sauts de toutes sortes n'ai-je pas faits ? Tout était pour moi matière à compétition : un fossé, un mur, une barrière, un arbre étaient autant de sujets pour défier mes camarades.

Dès l'âge de 13 ans — exigé par les règlements, — j'allais me faire inscrire à la Société de gymnastique, seule société de sport existant à l'époque, avec une Société nautique. Je glisse sur les succès obtenus comme gymnaste, pour répondre à votre question : « Pourquoi avoir choisi le sport dans lequel j'excelle ? »

Je parle au passé, hélas ! car « on ne peut être et avoir été ». Pourquoi ai-je été attiré par la boxe ? Était-ce parce qu'elle était plus « personnelle », plus combative, qu'elle résumait à elle seule toutes les qualités des autres : sang-froid, calcul, endurance, vitesse ? Ce que je puis affirmer, c'est que j'aimais la boxe.

Une anecdote ? J'avais 16 ans. Je passais déjà pour être le « champion », auprès de mes camarades, puisque j'avais la chance de leur être supérieur dans l'art de donner des coups de poings et de pieds. Un Joinvillois vint s'installer dans la petite ville où j'habitais. Je n'hésitais pas à sacrifier mes économies pour m'offrir un mois de leçons du professeur dont on faisait les plus grands éloges. Celui-ci sembla s'intéresser particulièrement à moi et me fit montrer ce que je savais : « Jeune homme, dit-il, vous avez des qualités, mais vous ignorez encore beaucoup de coups ». Et il se mit en devoir de me faire travailler certaines parades, car je ne savais pas parer. Après avoir exécuté deux ou trois fois, la parade « du direct en figure », appellation donnée par mon mentor, il me commanda brusquement : « Parez », alors que son direct était déjà lancé à toute vitesse vers ma figure, produisant sur mon œil gauche un effet immédiat. Je n'étais pas knock-out, mais plutôt fortement ébranlé, d'autant plus que les gants de l'époque étaient en chamois, rembourrés de varech et très usagés. Mon professeur, solide gaillard, grand et musclé, était certainement un poids lourd. Jugez du résultat sur le poids coq que je devais être à l'épreuve.

Je m'empresse d'ajouter que je n'ai jamais employé sur mes élèves, ce procédé pour leur apprendre qu'ils ne savent pas parer.

Paul MARINGEAT.

COMMENT ETCHEVERRY FIT DU SAUT SANS ÉLAN

L'un de nos plus remarquables sauteurs en longueur sans élan, H.-B. Etcheverry, commença par la gymnastique suédoise.

Comment m'est venue l'idée de faire du sport ? Je n'en sais trop rien. De 5 à 19 ans, j'ai pratiqué la gymnastique suédoise, parce qu'il m'était agréable de me remuer d'une façon ordonnée. De 14 à 16 ans, je n'ai plus rien fait du tout. Je marchais en traînant les pieds et le nez pointant vers les genoux. Un de mes camarades m'entraîna un soir dans un gymnase et lorsque je vis des jeunes gens de mon âge, marchant avec vigueur et se tenant très droit, j'eus honte de mon infériorité et je me mis à pratiquer la gymnastique.

Pourquoi ai-je choisi le saut sans élan ? Parce que c'est une épreuve très appréciée dans les gymnases, et que mes camarades m'y poussaient. M'inspirant de conseils éclairés, je découvris qu'il y avait une tactique du saut permettant d'améliorer les performances.

Dès ce jour, j'aimais le sport parce que je le comprenais. Et j'en suis encore aussi enthousiaste. Il ressort de ces aveux que je n'aimais pas me fatiguer et qu'il me fallut faire un effort de volonté considérable pour m'astreindre à un entraînement sérieux.

Je ne saurais trop conseiller aux athlètes d'éviter de trop bien déjeuner avant une épreuve. La première fois que je pris part à un concours, je me fis battre d'un centimètre par un jeune athlète, simplement parce que je me sentais la tête légère. Je fus très vexé ! Depuis, j'ai su calmer ma faim avant une épreuve.

H.-B. ETCHEVERRY.

(1) Voir les nos 863, 864, 865, 806 et 867 de la *Vie au Grand Air*.

LA COURSE PARIS A LA MER

Le *Blondeau-Janvier IV*, construit par les chantiers navals de Sartrouville, piloté par M. Jouët, est arrivé premier à Tancarville, dans la croisière Paris à la mer, a obtenu le premier prix des Racing-Cruisers aux Régates du Havre et le deuxième prix aux Régates de Honfleur.

Hippisme

LE MOIS DE JUILLET HIPPIQUE

Par SAINT-GEORGES

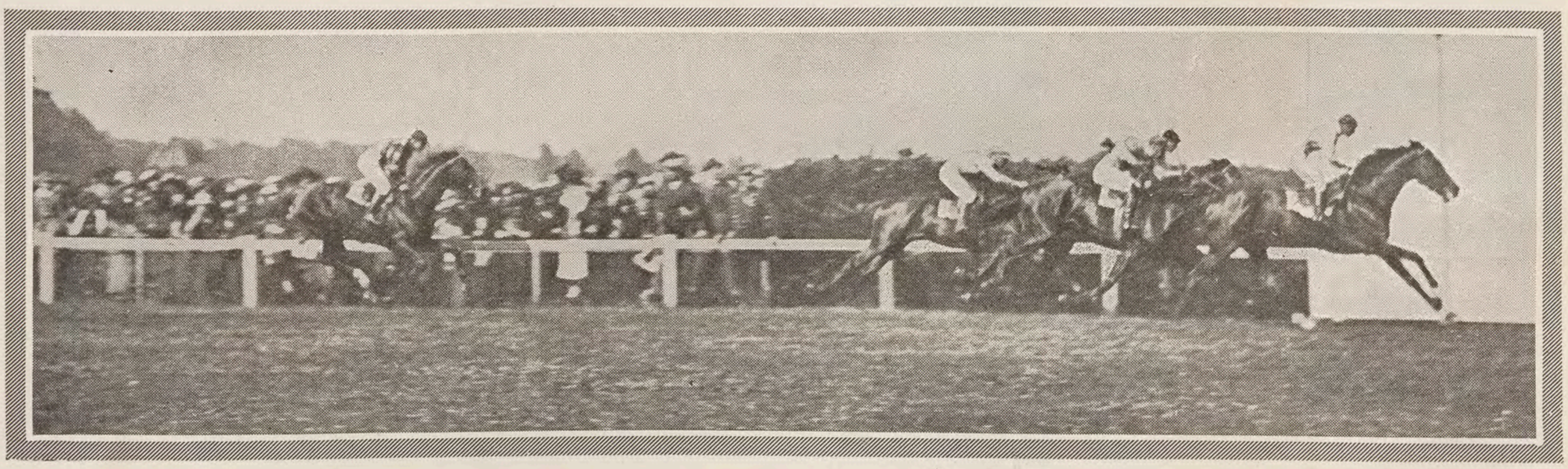
ÉCHECS SUR TOUTE LA LIGNE — APPARITION DES DEUX ANS — LE GRAND PRIX DE ST-CLOUD — LES GROSSES ALLOCATIONS PASSENT EN ANGLETERRE ET EN ESPAGNE — MODÈLES D'OUTRE-MANCHE — LES CAUSES DE NOTRE INFÉRIORITÉ — LA LEÇON DES REVERS, IL FAUT RÉAGIR

Année moins que reluisante pour le turf français. Je ne dis pas pour l'élevage français qui a bien des excuses si l'on considère l'abus que l'on fait des chevaux. Les pauvres ! A force de leur demander, ils n'ont plus rien à donner quand l'été est venu. La cigale a trop chanté tout l'automne et tout le printemps. Nos voisins ont la fourmi.

Nos échecs ont continué. Les gentlemen-riders belges nous ont même enlevé le Prix de France. *Caveant consules !*

Les débuts des deux ans, par petits paquets, ont ranimé nos espoirs. Nous cherchons l'étalon nouveau. M. Edmond Veil-Picard nous offre Frère Luce, qui a déjà de l'âge, en sortant Sombrero qui enlève la Poule d'Essai des Poulains et Coppelius qui viendra ensuite dans le Prix Codoman. Ce sont des premières escarmouches au milieu desquelles il serait vain de démêler quoi que ce soit, si ce n'est la précocité de quelque Zariba. Le steeple-chasing se montre plus affirmatif avec Aquilon et Invincible, cracks des trois ans, qui nous humilieraient s'ils venaient d'Angleterre, tant il sont supérieurs pour l'instant.

Le Prix du Président de la République a laissé, après le Grand Prix, sortir de France 273.000 francs; nos meilleurs poulains étant sur les dents, Harpocrate, tout le premier, qui avait eu une course dure et malheureuse dans le Jockey-Club, puis la secousse de Longchamp. Grazing était dans le même cas. Ils n'ont pas existé. Et voilà notre second de Derby ! C'est l'honnête Binic qui a le mieux défendu l'honneur de sa génération, mais le vieux cheval anglais, Pomme de Terre, malgré les désavantages du départ et de la course, s'est montré supérieur au lot nombreux qu'avait réuni à Saint-Cloud la Société Sportive d'Encouragement. Pomme de Terre ! Douleur amère ! Un bon cheval utile, rien de mieux, dans son pays, nous infliger ce nouvel affront. Sourbier, troisième à une tête de Binic, ne se doute pas de l'ovation qui lui eût été faite, si, armé d'un peu de courage, il avait bien voulu se rappeler



NOUVEL AN VIBURNUM SOURBIER BINIC POMME DE TERRE

ARRIVÉE DU PRIX DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE (250.000 fr., 2.500 m.), Saint-Cloud, 3 juillet. — Après un faux départ, Haliotis s'est élancé en tête devant Eugène de Savoie, Guerrière II, Harpocrate, Viburnum et Le Rapin. Puis, Eugène de Savoie prenait le commandement devant Haliotis, Harpocrate, Le Rapin, Guerrière II et Nouvel An. A la Fouilleuse, Eugène de Savoie était devant Le Rapin, Harpocrate, Nouvel An, Haliotis, Durban et Viburnum. Dans la ligne droite, les chevaux de tête étaient débordés. Binic survenait, puis Pomme de Terre, à Lord Zetland (Robbins), surgissait et l'emportait nettement de trois quarts de longueur.

POMME DE TERRE

Pomme de Terre, par Polymélus et Homestead, appartenant à Lord Zetland, monté par Robbins, entraîné par Dundas, gagnant du Prix du Président de la République.

NOUVEL AN

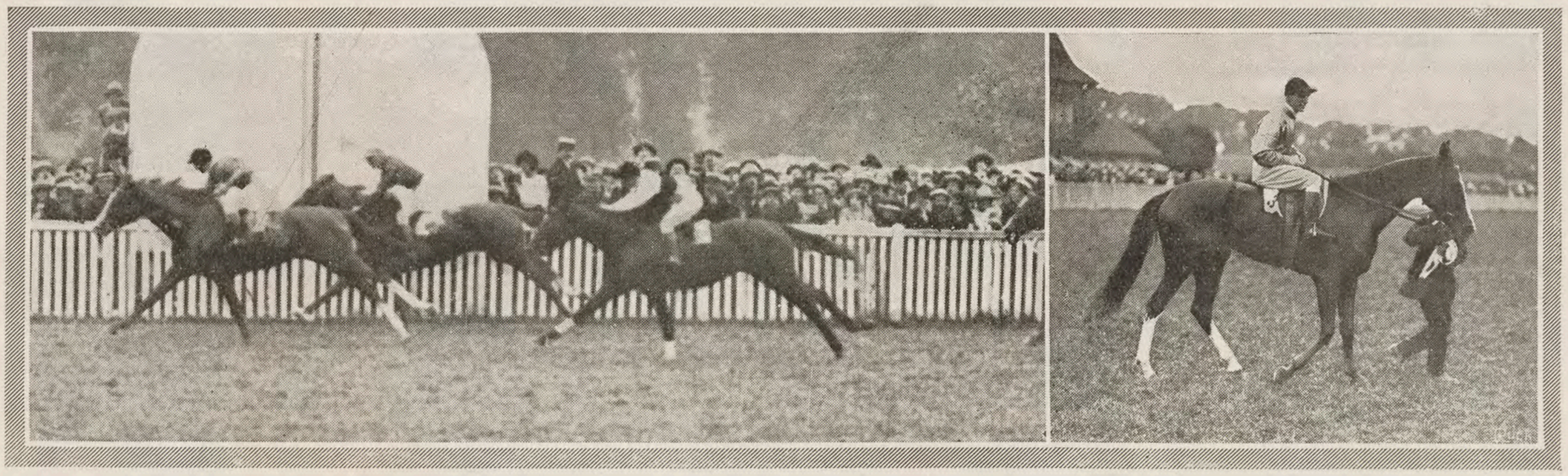
Nouvel An, par Jacobi et Niche, appartenant au marquis de Martorelli, monté par H. Henyr, entraîné par H. Count, gagnant du Prix des Maréchaux, à Saint-Cloud

EUGÈNE DE SAVOIE — VIBURNUM — VERDIER — NOUVEL AN

ARRIVÉE DU PRIX DES MARÉCHAUX (75.000 fr., 3.000 m.), Saint-Cloud, 14 juillet. — Dolphin a mené devant Caliban, Nouvel An, Forearm, Verdier et Eugène de Savoie ; Viburnum et Pendennis derniers. Après les tribunes, Verdier se plaçait second derrière Dolphin, devant Caliban, Forearm et Nouvel An. A la Fouilleuse, Caliban arrivait à côté de Dolphin et les deux chevaux, auxquels venaient se joindre Verdier, étaient ensemble. Dans la ligne droite, la lutte semblait se dessiner en faveur de Verdier ; Viburnum survenait alors lorsqu'à la distance surgissait Nouvel An, au marquis de Martorelli (Henyr), qui prenait l'avantage et le battait d'une tête.

QUINAIRE — NAPO

ARRIVÉE DU PRIX DE VITTEL (Steeple chase, 15.000 francs), Auteuil, 17 juillet. — Cassis II, Goldfish, Quinaire, Sainfoicrotte et Napo ont pris la tête. Pour aborder la rivière, Chatterbox était devant Quinaire, Napo et Sainfoicrotte. Au brook, Ortie précédait Quinaire, Napo et Sainfoicrotte. Dans les tournants, Quinaire, Napo et Ortie étaient dans cet ordre. Sur le plat, Napo à M. E. Thiébaux (G. Mittchel) battait Quinaire ; Ortie était troisième devant Sainfoicrotte



GUERRIÈRE II — DURZETTA — LE PRODIGE

ARRIVÉE DU PRIX EUGÈNE ADAM (100.000 fr., 2.000 m.), Maisons-Laffitte, 24 juillet. — Dans la ligne droite, Durzetta était attaquée par Guerrière II, Abri et Muscadin. Abri fléchissait bientôt. A la hauteur du parc aux voitures, Le Prodige surgissait en dehors, Guerrière II, à M. J. D. Cohn (Donoghue), battait d'une demi-longueur sa rivale. Le Prodige était troisième devant Dormans, Muscadin, Nonchaloir et Select.

GUERRIÈRE II

Guerrière II, par Verwood et Guerroyante, appartenant à M. J. D. Cohn, montée par Donoghue, entraînée par Dennam, gagnante du Prix Eugène Adam, le 24 juillet, à Maisons-Laffitte.

que noblesse de Derby oblige. Lord Zotland gagne la course et perd beaucoup au change. Cela ne nous console pas.

Pour ce qui est du Prix des Maréchaux, le suffrage universel n'a même pas la satisfaction de défiler au mutuel du côté où l'on touche. Le vainqueur est ce Nouvel An, déjà ancien, qui, né en France de père et mère français, Jacobie et Niche, émigra en Espagne, où il grandit de taille et de renommée, sous les couleurs du marquis de Martorelli. Non placé derrière Pomme de Terre, Binic et Sourbier dans le Prix du Président, on ne croyait guère qu'il repasserait les Pyrénées, chargé de nos écus.

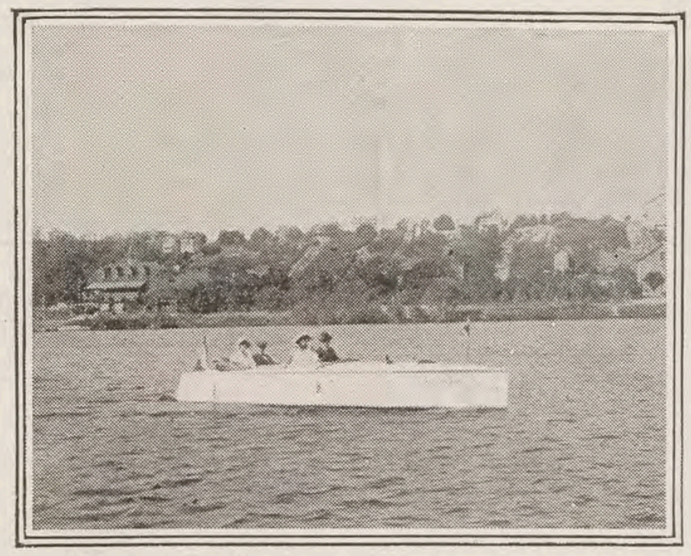
Pour le reste, à part les faits caractéristiques et les indésirables valeurs, le turf a peu à envier au petit jeu des chevaux de plomb dont le sort se décide à coups de dés.

Mais pour ce qui est du cheval anglais Pomme de Terre, c'est bien le meilleur qui a gagné cette fois. Il n'y a eu qu'à le regarder dans le paddock pour être certain que nous ne possédions pas dans le Prix du Président un animal qui pût lui être comparé. Il a été très pris sur sa simple apparence, qui vraiment l'imposait.

SAINT-GEORGES.

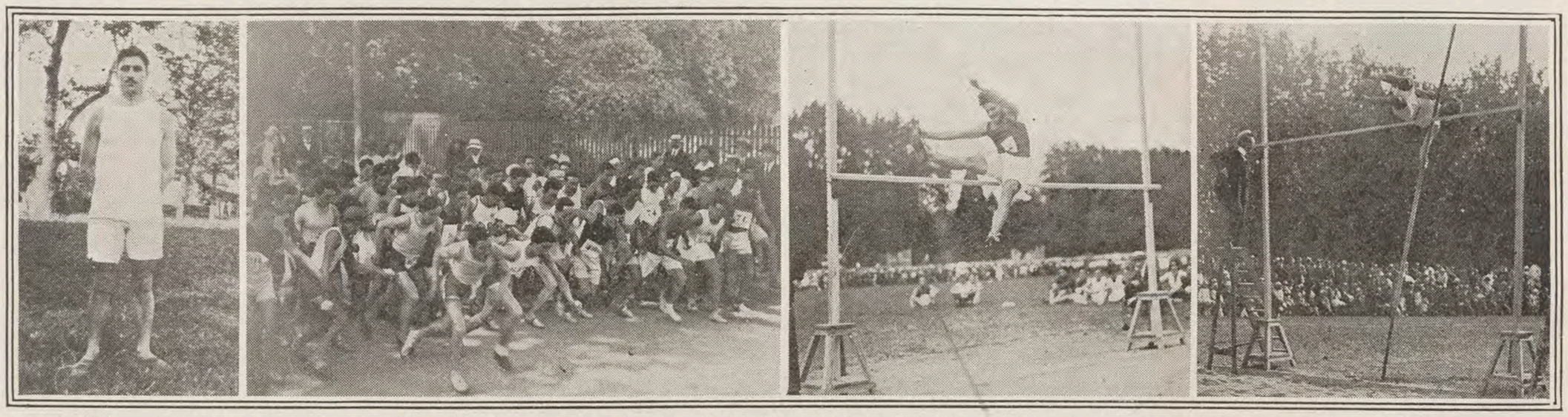
La revue du mois

1er juillet. — LE PRINCE HIRO-HITO, HÉRITIER DU JAPON, A VISITÉ LE CHAMP D'AVIATION DU BOURGET, EN COMPAGNIE DE M. L. EYNAC, S.-S. D'ÉTAT DE L'AÉRONAUTIQUE.



LE " BLONDEAU ", CONSTRUIT PAR LES CHANTIERS NAVALS DE SARTROUVILLE, GAGNANT DE LA COURSE DE 20 KIL. RÉSERVÉE AUX CRUISERS, DISPUTÉE A HERBLAY.

LE TIR AUX PIGEONS DE PENA RHIN (ESPAGNE) AVAIT ORGANISÉ UNE ÉPREUVE RÉSERVÉE AUX DAMES. VOICI LE GROUPE DES LAURÉATES ET LES COUPES REMPORTÉES.



3 juillet. — LE MEETING ATHLÉTIQUE D'ANNECY (HAUTE-SAVOIE), AUQUEL PRENAIENT PART TOUS LES CLUBS LYONNAIS, A REMPORTÉ UN GRAND SUCCÈS. LE TRIOMPHATEUR DE LA JOURNÉE A ÉTÉ LE SUISSE IMBACH. — *De gauche à droite* : IMBACH, GAGNANT DU 100 ET DU 400 MÈTRES; DÉPART DE LA COURSE DE 10 KILOMÈTRES; MOURIAUD, DE GENÈVE, PREMIER DU SAUT EN HAUTEUR AVEC 1 M. 70; STEIGLER, PREMIER DU SAUT A LA PERCHE, 3 MÈTRES.

LE GRAND PRIX DES CHARS D'ASSAUT, ORGANISÉ PAR NOTRE CONFRÈRE ' L'AUTO ", S'EST DISPUTÉ, POUR LA SECONDE FOIS, AU PLATEAU DE SARTORY. CINQUANTE MILLE SPECTATEURS ASSISTAIENT A CETTE MANIFESTATION MILITAIRE QUI, COMME L'AN PASSÉ, FUT TRÈS RÉUSSIE. DIFFÉRENTES COUPES ÉTAIENT A ATTRIBUER. LE 509e RÉGIMENT DE CHARS DE COMBAT AYANT FAIT LE PARCOURS DANS LE MINIMUM DE TEMPS, REMPORTAIT LA COUPE DU MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES.

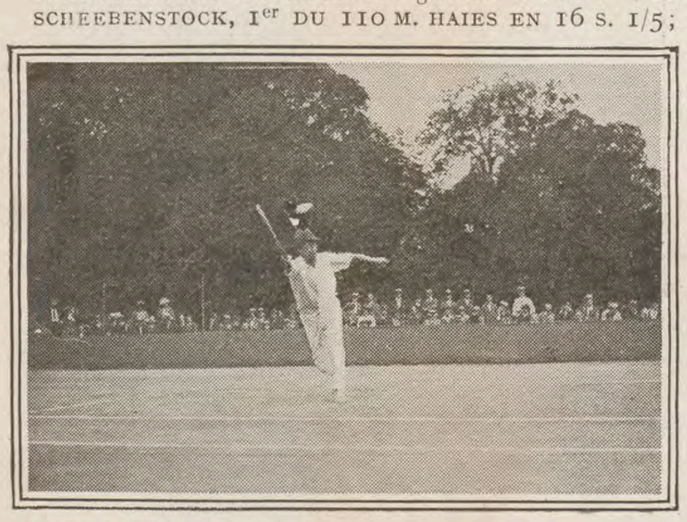
12 juillet. — L'ABBÉ GRAVOIS, QUI A RAMENÉ A PARIS LA PLUS ANCIENNE VOITURE AUTOMOBILE, A REÇU A ORLY LE BAPTÊME DE L'AIR, IL A VOLÉ AVEC NUNGESSER.

17 juillet. — L'ITALIEN SACHNER A GAGNÉ LA TRAVERSÉE DE PARIS A LA NAGE.

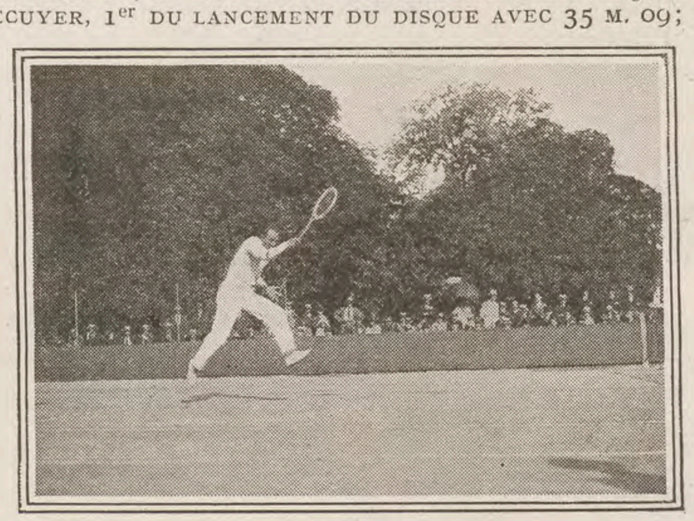
AU CONCOURS HIPPIQUE DE BARCELONE, LE CHEVAL DIESTRO, A M. EULOGIO USATORE, A GAGNÉ LA COUPE OFFERTE PAR S. M. LE ROI D'ESPAGNE, LE ROI SPORTIF.

UN SAUT A LA HUSSARDE DE MORICOT, AU COURS DE LA FÊTE DE SAINT-DENIS.

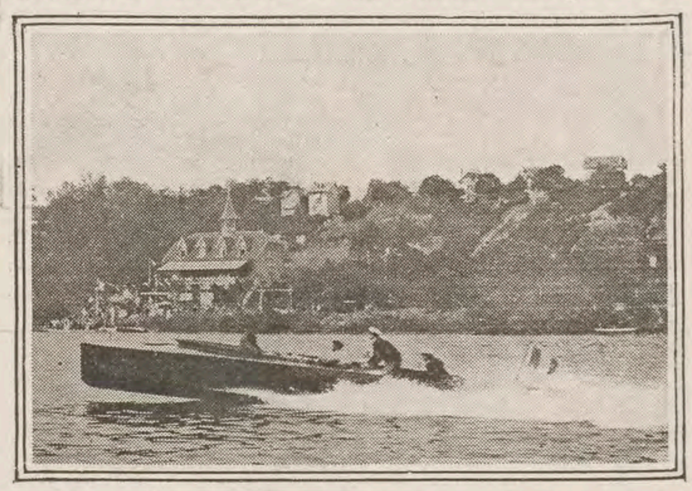
LES GRANDS PRIX D'ATHLÉTISME DU FOOTBALL CLUB DE LYON ET LES CHAMPIONNATS DU LYONNAIS AVAIENT RÉUNIS DE NOMBREUX ATHLÈTES. VOICI QUELQUES PERFORMANCES RÉALISÉES. *De gauche à droite :* BRANSDTETTER, 1er DU SAUT EN HAUTEUR AVEC 1 M. 65; PRAVOUX, 1er DU LANCEMENT DU POIDS AVEC 10 M. 73; SCHEEBENSTOCK, 1er DU 110 M. HAIES EN 16 S. 1/5; ECUYER, 1er DU LANCEMENT DU DISQUE AVEC 35 M. 09; ISARTIER. 1er DU SAUT EN LONGUEUR AVEC 3 M. 10.



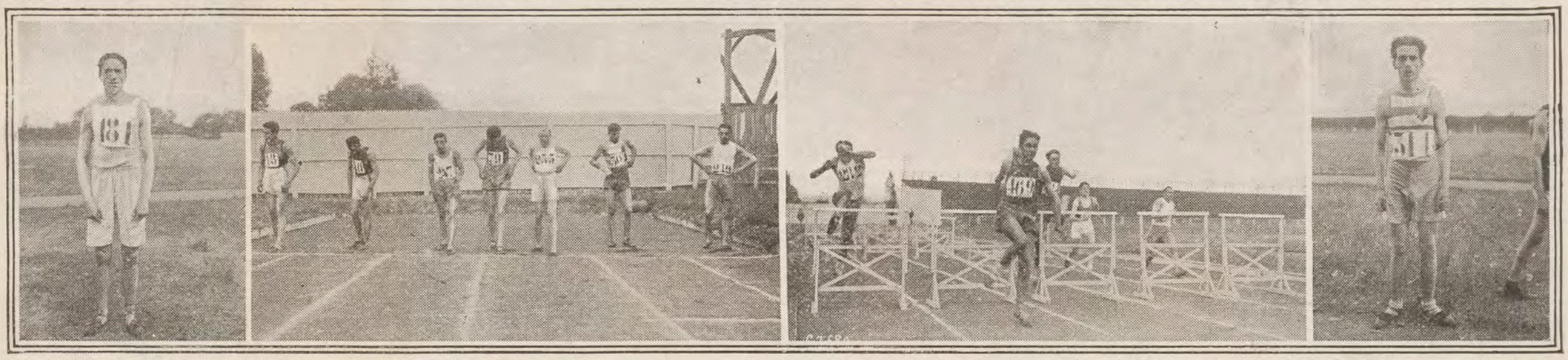
JACOB, DE L'ÉQUIPE DES INDES, FUT BATTU PAR LE CHAMPION DE FRANCE SAMAZEUILH PAR 6-3, 8-6, 7-5, DANS UN MATCH COMPTANT POUR LA COUPE DAVIS.



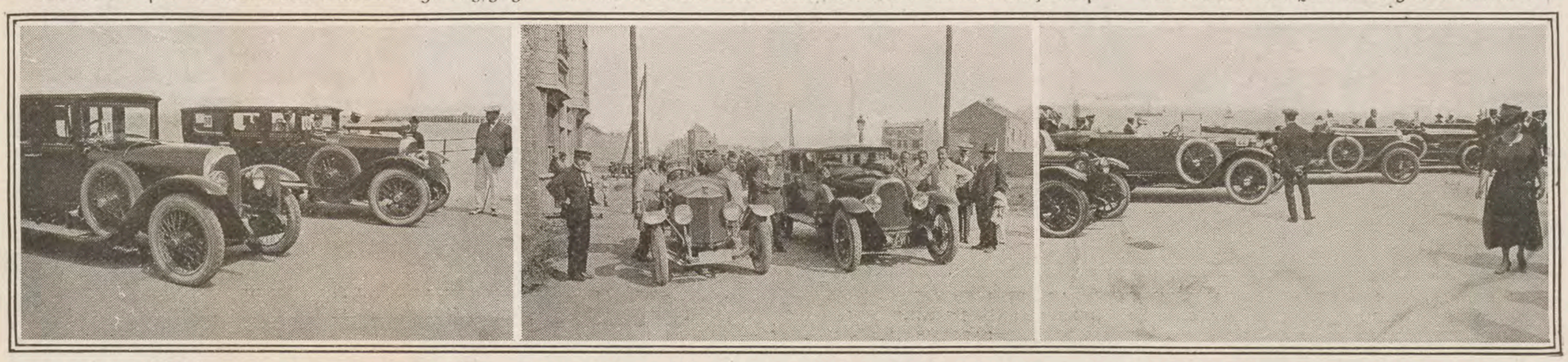
LE JOUEUR INDIEN SLUN QUI FAISAIT PARTIE DU TEAM INDIEN QUI BATTIT, SUR LES COURTS DU R. C. F., A LA CROIX-CATELAN, L'ÉQ. FRANÇAISE POUR LA COUPE DAVIS.



LE CANOT *Ymé* VAINQUEUR DE LA PREMIÈRE ÉTAPE ; PARIS-CAUDEBEC DE LA CLASSIQUE. COURSE PARIS A LA MER, DISPUTÉE SOUS LES RÈGLEMENTS DE LA L. M. F.



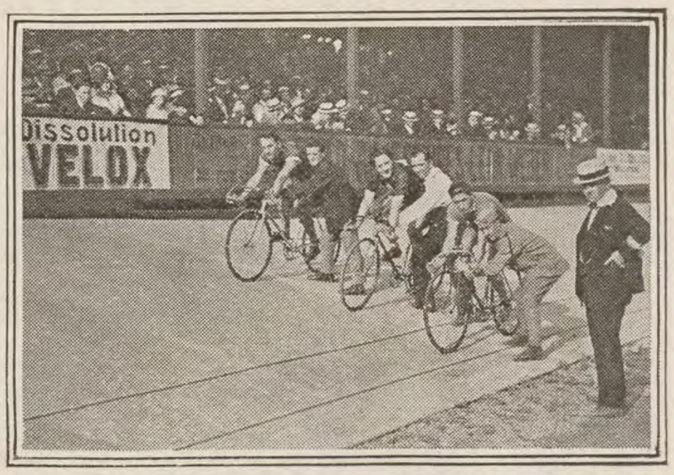
24 juillet. LA LIGUE PARISIENNE D'ATHLÉTISME A FAIT DISPUTER A COLOMBES LES CRITÉRIUMS DE PARIS DE DEUXIÈME CATÉGORIE. MALGRÉ LE GRAND NOMBRE DES ENGAGÉS, L'ORGANISATION FUT BONNE ET LES PERFORMANCES INTÉRESSANTES. *De gauche à droite :* 1. — MONTAIL, 1er DU 100 M. EN 11 S. 3/5. 2. — DÉPART DU 400 M. GAGNÉ PAR MAUSE EN 52 S. 3/5. 3. — LE 110 M. HAIES GAGNÉ PAR DHUR, DU STADE FRANÇAIS. 4. — BEAUSSIRE, VAINQUEUR DU 5.000 MÈTRES.



15, 16, 17 juillet. — LE ROYAL AUTOMOBILE-CLUB DE BELGIQUE ORGANISAIT UN RALLYE DEVANT ABOUTIR A OSTENDE. LES POINTS DE DÉPART DES DIVERS ITINÉRAIRES ÉTAIENT GAND, ANVERS, BRUXELLES, CHARLEROI, HASSELT, LIÉGE, ET SPA. A OSTENDE SE DISPUTAIT ÉGALEMENT DES CONCOURS DE CONSOMMATION ET D'ÉLÉGANCE. *De gauche à droite :* VUE D'ENSEMBLE DU CONCOURS D'ÉLÉGANCE. DÉPART DU CONCOURS DE CONSOMMATION. LES VAINQUEURS DU CONCOURS.

PLÉ-BOUTON, DE LA SOCIETE NAUTIQUE DE LA MARNE, VAINQUEUR DE LA COURSE DE DEUX DE POINTE SENIORS ET DISPUTÉE AU COURS DES RÉGATES DE MEAUX.

31 juillet. — DÉPART DE LA COURSE DE 5.000 M. DISPUTÉE AU COURS DES CHAMPIONNATS MILITAIRES ET GAGNÉE PAR DUQUESNE EN 15 M. 33 S. DEVANT MASCAUD.



LE GRAND PRIX DES NATIONS DISPUTÉ AU VÉLODROME DE STRASBOURG EST REVENU A KAUFMANN, QUI GAGNAIT LES TROIS MANCHES DEVANT SERGENT ET SPEARS